**Volkswirtschaftliche Zeitfragen,**
Vorträge und Abhandlungen
herausgegeben von
**der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Berlin.**
Heft 217/218.
(Jahrgang 28, Heft 1 u. 2.)

# Der Handel Danzigs.

Ein Versuch
zur
Darstellung der Entwickelung einer deutschen Seestadt
des Ostens.



Von

**Otto Münsterberg**

Mitglied des preufsischen Abgeordnetenhauses.



BERLIN.
VERLAG VON LEONHARD SIMION Nf.
1906.

# Der Handel Danzigs.

Ein Versuch
zur
Darstellung der Entwickelung einer deutschen Seestadt
des Ostens.



Von

**Otto Münsterberg**

Mitglied des preufsischen Abgeordnetenhauses



BERLIN.
Verlag von Leonhard Simion Nf.
1906.


BIBLIOTEKA GŁÓWNA
POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ

# Vorwort.

---

Die vorliegende Arbeit ist die etwas erweiterte Wiedergabe eines Vortrages, den ich am 26. November 1905 vor der Berliner staatswissenschaftlichen Vereinigung bei ihrem Besuche in Danzig gehalten habe. Der Stoff ist vornehmlich den inhaltreichen Berichten der Danziger Kaufmannschaft entnommen. Da diese Berichte aber erst seit 1847 gedruckt regelmäſsig erscheinen, konnte in der Hauptsache auch nur die Zeit von 1847 ab berücksichtigt werden.

Für gütige Mitteilungen und Auskünfte bin ich zu Dank verpflichtet den Herren: Stadtrat Dr. Bail, Adolf Eisen, Stadtrat Dr. Mayer, ferner dem städtischen Vermessungs-Direktor Herrn Block, der die dem Hefte beigegebene Karte entworfen und dem Syndikus der Kaufmannschaft Herrn Dr. Fehrmann, der mich durch seinen Rat unterstützt hat.

Danzig, 1. Januar 1906. Otto Münsterberg.

Für die Arbeit sind folgende Werke benutzt worden:

Die Jahresberichte der „Altesten der Kaufmannschaft", seit 1871 des „Vorsteheramts" der Kaufmannschaft, von 1847 bis 1904.

Die Denkschrift: Zum fünfzigjährigen Stiftungsfeste der Korporation der Kaufmannschaft zu Danzig, den 25. April 1872.

Paul Beyer, Der Danziger Warenhandel, Inaugural-Dissertation. Osterode, F. Albrecht. 1904.

Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte unter der Herrschaft des deutschen Ordens. Gekrönte Preisschrift. Leipzig, S. Hirzel. 1858.

Rückgang des Danziger Handels? Drei Aufsätze in der Danziger Zeitung. Oktober 1903.

Dr. Paul Simson, Geschichte der Stadt Danzig. Danzig, L. Saunier. 1903.

---

## I.

### Einleitung.

Der Anfang der Geschichte Danzigs geht in sagenhafte Vorzeit zurück, beglaubigt ist sie erst seit etwa 900 Jahren und aus dem zwölften Jahrhundert stammen die ersten Aufzeichnungen über Handelsbeziehungen, die zwischen Danzig und Lübeck gepflogen sind. Sie galten der Fischerei und dem altbekannten fossilen Produkte unserer Ostseeküste, dem Bernstein.

Die Zeit von 1308 bis 1454 unter der Herrschaft des deutschen Ordens brachte Danzig in den Mittelpunkt des damaligen Welthandels. In diese Zeit fällt eines der wichtigsten Momente für Danzigs Entwickelung: der Hochmeister Ludolf König verlieh 1342 der Rechtstadt Danzig — die später mit der Jungstadt, der Altstadt und dem Hakelwerk die eigentliche Stadt Danzig bildete — die sogenannte Handfeste. Danzig erwarb dadurch wichtige Vorrechte und wurde „namentlich mit dem köstlichsten Kleinod bürgerlicher Freiheit in Preufsen, dem Kulmischen Rechte begabt“. (Simson.) Das Kulmische Recht bedeutete Selbstverwaltung in weitestem Umfange, eigene Gerichtsbarkeit, Marktrecht u. a. m. Damit war die Grundlage für Danzigs selbständige und eigenartige Entwickelung gegeben, die ein Staatswesen von nicht geringer Bedeutung und eine Handelsstadt mit weitverzweigten Interessen schuf. Danzigs politische und Danzigs Handels-Geschichte sind fortan eng mit einander verknüpft gewesen. Wie grofs der Handel damals war, zeigt, dafs bereits im Jahre 1392 dreihundert englische Schiffe Getreide aus Danzig holten und dafs 1490 sogar 790 Schiffe von hier ausgingen.

Nach dem Niedergange des deutschen Ordens kam Danzig im Jahre 1454 unter polnische Oberhoheit, die bis 1793

dauerte, so dafs diese alte deutsche Stadt 339 Jahre zum polnischen Reiche gehört hat. Die Beziehungen waren indessen nicht so enge geknüpft, wie heute eine Stadt dem Staate angegliedert ist; Danzig fühlte sich so unabhängig, dafs es keinen Anstand nahm, den Woiwoden Stephan Batori, der 1576 gekrönt war, nicht als König von Polen anzuerkennen.

Die Folge dieses Vorgehens war die Acht über die Stadt und eine Belagerung, die drei Monate währte, aber ergebnislos blieb, so dafs der König vorzog, sich mit der Stadt friedlich zu einigen, obgleich er sie vorher in offener Schlacht besiegt hatte. Der nunmehr auch von Danzig anerkannte König bestätigte 1585 alle alten Privilegien, anerkannte den Grundbesitz im Landgebiet, hob die Acht auf und verlieh Danzig das Recht zur Erhebung von Pfahlgeld. In diese Zeit innerer, staatlicher Kräftigung fällt der Beginn der gröfsten Blüte Danzigs, die bis etwa 1625 gedauert hat.

Seit 1669 bestand schon eine englische Ansiedlung (von der noch heute das „englische Haus" Zeugnis ablegt) und der Abfall der Niederlande von Spanien brachte eine grofse Zahl protestantischer und mennonitischer holländischer Einwanderer, deren frische Erwerbstätigkeit der neuen Heimat zu gute kam. Die bekannte Likörfabrik „Der Lachs" ist 1598 von ihnen gegründet worden, besteht also nunmehr 307 Jahre. Die nächstälteste ist die von Engländern begründete Firma „Gibsone & Co.", die, 1661 gegründet, 245 Jahre in Danzig Handel treibt.

Der Getreidehandel war so entwickelt, dafs Danzig zu Zeiten geradezu die Kornkammer Europas war. Schlechte Kornernten in Italien führten daher zu lebhaftem Handelsverkehr Danzigs mit Genua, Venedig, Neapel und Sizilien. Auch mit Spanien und Portugal bestanden Beziehungen und Zucker wurde sogar direkt von Brasilien eingeführt.

Dieser Handelsverkehr brachte grofsen Reichtum und, wie überall in der Geschichte Reichtum und Kultur eng mit einander verknüpft sind, so brachte er auch Danzig eine ungeahnte Entwickelung auf kulturellem Gebiet.

Aus dieser Zeit stammen die schönsten jener herrlichen Baudenkmäler, die das Wahrzeichen Danzigs geworden sind.

Sie in ihrer Schönheit zu erhalten und sie der baulichen Entwickelung der Stadt dienstbar zu machen, ist eine der vornehmsten Pflichten der Danziger Bürgerschaft geworden.

Dem Glanze folgte eine Zeit des Niederganges, es folgte die schwere Zeit der nordischen Kriege und nach kurzen Jahren der Ruhe schliefslich der für Danzigs weitere Entwickelung entscheidend gewordene Kampf zwischen dem Freistaate Danzig und dem Königreich Preufsen. Er begann mit der ersten Teilung Polens, 1772, währte bis 1793 und hat in seinem Verlaufe der Stadt und ihrem Handel überaus schwere Wunden geschlagen. Preufsen bedurfte Danzigs und seines Hafens. Da aber die auf ihre Unabhängigkeit stolze Bürgerschaft sich nicht freiwillig ergeben wollte, wurden alle Mittel der Schädigung, der Abschneidung des Verkehrs, der Neugründung von gewerblich tätigen Orten in der unmittelbaren Nachbarschaft der Stadt benutzt, um die Widerstrebenden gefügig zu machen.

1793 führte diese Periode endlich und glücklicherweise zur Einverleibung Danzigs in Preufsen und mit diesem Jahre beginnt für Danzigs Geschichte die moderne Zeit.

Allerdings wurde der Aufschwung, der unmittelbar der Einverleibung folgte und bis 1802 dauerte, noch einmal und zwar in noch viel schwererer Weise unterbrochen, als je zuvor. Es war die Zeit des politischen Niederganges Preufsens, der Kämpfe mit Napoleon, der Invasion des französischen Heeres, 1802 bis 1813. Danzig gehörte zu denjenigen Orten, die von allen Begleiterscheinungen des Krieges, von Belagerung und von der schliefslich erfolgenden französischen Eroberung am schwersten zu leiden hatte. Es wurde von Napoleon rücksichtslos ausgesogen und der grofse damals vorhandene Reichtum in kurzer Zeit zerstört. Durch die ungeheuren Kontributionen, die es zu entrichten hatte, deren Tilgung bis in die achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts reichte, kam Danzig nahezu an den Rand des Abgrundes. Auch nach der Vertreibung der Franzosen bedurfte die Stadt vieler Jahre langsamer Erholung, so dafs sie erst etwa 1824 zu neuer Blüte gelangte. Seit dieser Zeit ist Danzigs Handelsgeschichte durch schwere äufsere Katastrophen nicht mehr unterbrochen worden.

Wie schwer Kriegszeiten, und in ihrem Gefolge die Pest, auf Danzig in vergangenen Jahrhunderten gelastet haben, mögen einige Ziffern zeigen: im Jahre 1650 hatte Danzig 77 000 Einwohner, 1750 aber, also hundert Jahre später, nur noch 46 000.

Aus der Zeit seit 1824 mufs zunächst das für den Handel der ganzen europäischen Welt so wichtig gewordene Jahr 1857, das bekannte Krisenjahr, erwähnt werden. Es hat diese Krise und, wie gleich hinzugefügt werden kann, auch die Krisen der letzten Jahrzehnte, Danzig nicht in dem Mafse mitgenommen, wie andere Handelsplätze. Wenn Danzig 1857 die schwere Zeit gut überstand, so lag das daran — und dieselbe Ursache gilt auch zum Teil noch heute — dafs die Stadt abseits von dem Getriebe des transozeanischen, internationalen Weltverkehr liegt, dafs der Eigenhandel weniger spekulativ war und dafs die östliche, so viel bescheidenere Industrie nicht so grofsen Schwankungen ausgesetzt ist, wie die grofsartige Industrie des Westens.

Gegenüber der heutigen, gefesteten, beherrschenden Stellung der Reichsbank klingt es fast unverständlich, dafs 1857 ihre Vorgängerin, die Königlich Preufsische Bank, nicht im Stande war, den Anforderungen des Danziger Handels zu genügen. Grade während der schwierigsten Zeit der Krise kündigte die Königliche Bank alle Lombard- und sonstigen Kredite, so dafs nur dadurch der Handel in die Lage gesetzt wurde, die kritische Zeit zu überwinden, dafs die Ende des Jahres 1856 von der Kaufmannschaft aus eigenen Mitteln gegründete und vom Staate mit dem Rechte der Notenausgabe versehene Danziger Privat-Aktien-Bank sofort voll in Wirksamkeit treten konnte.

Inzwischen hat diese Bank im wechselnden Laufe der Zeiten, in Freud und Leid, ein halbes Jahrhundert lang, ihre Schuldigkeit für Danzigs Handel getan. Bei der modernen Entwickelung des Handels und des Kreditverkehrs ist die Wirksamkeit gröfserer Banken immer mehr eine Notwendigkeit geworden. Heute ist eine ganze Reihe von Bank-Instituten in Danzig tätig, die hier ein lohnendes Feld der Arbeit finden.

Zur Illustration für die Auffassung, die Danzigs Handelswelt über die Krise von 1857 hatte, für die Verurteilung des wilden Börsenspiels, das damals so verhängnisvoll wirkte, sei hier ein stolzes Wort aus dem Jahresberichte der Ältesten der Kaufmannschaft für 1857 angeführt. Da heifst es: „Wir spielen nicht, wir handeln; wir wollen nicht gewinnen, sondern verdienen“. Dieses Wort darf gewissermafsen als Motto für den Danziger Handel gelten: das Spiel hat, bis auf einzelne bedauerliche Ausnahmen, leider grade auch der allerneuesten Zeit, selten dort Boden gefunden; Danzig ist eine Stätte ehrlicher Arbeit gewesen und bis heute geblieben.

Das Jahr 1857 wurde noch in einer besonderen Richtung der Ausgangspunkt einer neuen Zeit, die mit den Hindernissen freier Entwickelung des Seeverkehrs aufräumte. Es wurde, und zum ersten Male in Europa unter dem überwiegenden Einflusse Amerikas, der von Dänemark auf den Verkehr der Ostsee gelegte Sund-Zoll endlich aufgehoben. 1854 brachte der Sund-Zoll allein von Danzig 415 000 ℳ und er belastete den Handel mit etwa 1 % bis 1 ½ % vom Werte der Güter. Im Jahre 1863 fiel ferner eine andere letzte Schranke des Seehandels: der in den Niederlanden erhobene Schelde-Zoll.

Der Anfang der sechziger Jahre brachte eine neue Zeit der Blüte für Danzig, die mit dem grossen Aufschwung zusammenfiel, den der gesamte deutsche Handel seit dem Jahre 1860 genommen hat. Es war die Aera der Handelsverträge. Sie begann mit dem Handelsvertrage zwischen Frankreich und England, dem der Vertrag zwischen Frankreich und dem deutschen Zollverein folgte. Dadurch war der Zoll-Willkür der Staaten ein Ende gemacht, so dafs geordnete internationale Beziehungen in ruhigem Vertrauen auf ihre Stetigkeit angebahnt werden konnten.

Zugleich mit der Blüte des Handels erfolgte 1864 der bedeutungsvolle Umschwung in den inneren Verhältnissen der Stadt Danzig selbst. Es ist das Jahr, in dem Herr von Winter sein segensreiches Wirken als Oberbürgermeister Danzigs begann. Mit scharfem Blick, mit fester Hand, mit unermüdlichem, eisernem Fleifse schuf er neues Leben aus veralteten Verhältnissen, verständnisvoll unterstützt von einer Reihe tüchtiger, energischer, weitblickender Männer und ge-

tragen von dem Vertrauen der ganzen Bürgerschaft. Er machte Danzig zu einer gesunden, neuem Verkehr Raum gebenden Stadt. Es war eine Fortentwickelung, die seitdem nicht mehr geruht hat und bis zum heutigen Tage wurden und werden die Aufwendungen grofser Mittel nicht gescheut, um die Stadt den Anforderungen gesunder Städtepolitik gemäfs auszubauen, sie zu verschönen und vorausschauend auch einer künftigen Entwickelung von Handel, Schiffahrt und Industrie den Boden zu bereiten.

Die letzten fünf Jahrzehnte haben Danzig infolge des Baues der Schienenwege eine gewaltige Änderung der alten Grundbedingungen seines Handels gebracht. Auf die damit zusammenhängenden Kämpfe, die dem Handel zeitweise schwere Wunden geschlagen haben, wird erst weiter unten näher eingegangen werden.

Im grofsen und ganzen zeigt der Handelsverkehr seit dem Jahre 1860 einen langsamen, aber stetigen Aufschwung. Die Stadt zählte 1874 89000 Einwohner; sie ist heute, also nach 30 Jahren, und nach einigen Eingemeindungen bis auf fast 159000 Einwohner gewachsen. Einige summarische Zahlen geben ein Bild der Entwickelung der Güterbewegung in der gleichen Periode.

Die gesamte Güterbewegung seewärts — also See-Ein- und Ausfuhr zusammen — betrug im Durchschnitt der Jahre:

| | | |
|---|---|---|
| 1870/1879 | 787,000 | Tonnen |
| 1880/1889 | 1009,000 | - |
| 1890/1809 | 1232,000 | - |
| 1900/1904 | 1475,000 | - |

In diesen letzten fünf Jahren zeigt 1903 die höchste, bisher ermittelte Ziffer von 1 622 000 Tonnen. Die Steigerung der Menge beträgt also 87 % seit 1870/79. Da gleichzeitig die angeschriebene Schiffstonnage nur um 70 % gestiegen ist, ergibt sich eine erheblich bessere Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe.

In alter Zeit waren zwar auch Danzig und sein Handel eins, aber die Zeit der Sonderpolitik des Staats Danzig ist glücklicherweise endgiltig vorüber. Auch der Handel, wie jede andere Betätigung bürgerlichen Schaffens, ist zum grofsen

Teil abhängig von den gesamten Staatsverhältnissen, von der Entwickelung des ganzen Reichs und seiner Politik. Die modernen technischen Hilfsmittel, wie Eisenbahnen, Telephon und Telegraph haben diese Wechselbeziehungen bedeutend gesteigert. Sie haben Raum und Zeit in solchem Maſse überwunden, daſs fast jede Bewegung, selbst in den fernsten Teilen der Welt, auch in dem entlegenen deutschen Osten, fühlbar nachzittert. Heute ist nicht mehr nur der Ausfall der Ernte des Hinterlandes und der Einschlag von Holz in Ruſsland, Polen und Galizien entscheidend für den Danziger Handel; auch andere, internationale Faktoren sprechen erheblich mit.

Einige Beispiele mögen diese Verhältnisse beleuchten.

Zunächst bezüglich des Einflusses der Ernte: Es ist natürlich, daſs die Ernte an Bodenfrüchten in einem Gebiete, das auf die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte angewiesen ist, eine groſse Rolle spielt, denn nur der nicht zur Ernährung des Landes gebrauchte Überschuſs kann ausgeführt werden. So wurden 1618 115 000 Last Getreide, dagegen 1655 infolge einer Miſsernte nur noch 11 000 Last ausgeführt und erst 1770 hob sich die Ziffer wieder auf 70 000 Last. Eine Ernte mit groſsen Überschüssen war die des Jahres 1882, so daſs 319 000 t*) Getreide aus Danzig ausgeführt wurden. 1892 war die Ernte beispiellos schlecht, so daſs nur 89 000 t, also 230 000 t weniger exportiert werden konnten. Die Folgen besonders schlechter Ernten machen sich bis in den entferntesten Winkel des Stadtlebens bemerkbar. So waren z. B. im Jahre 1892 die Arbeitsverhältnisse so traurig, daſs während des ganzen Winters nur durch das Eintreten der Stadt und der Bürgerschaft bitterster Not vorgebeugt werden konnte.

Eine andere Tatsache, die ebenfalls mit der landwirtschaftlichen Produktion zusammenhängt, zeigt sich z. B. bei der Wareneinfuhr: die Schwankungen des Imports von Reis. Plötzlich erhöhte Reiseinfuhr, wie z. B. 1881 und 1891 weist unmittelbar auf eine schlechte Kartoffelernte hin, da die Bevölkerung für den Ausfall an diesem Nahrungsmittel in Reis Ersatz findet.

---

*) t = Tonne von 10000 kg.

Im „Faust“ sagt bei dem Osterspaziergange der eine Bürger:

„Nichts besseres weiſs ich mir an Sonn- und Feiertagen
Als ein Gespräch von Krieg und Kriegsgeschrei,
Wenn hinten weit in der Türkei die Völker aufeinanderschlagen;
Man steht am Fenster, trinkt sein Gläschen aus
Und sieht den Fluſs hinab die bunten Schiffe gleiten.
Dann kehrt man abends froh nach Haus'
Und segnet Fried' und Friedenszeiten.“

Diese schönen Zeiten sind vorüber. Wenn „hinten weit in der Türkei die Völker aufeinanderschlagen“, ist das auch in Danzig sehr wohl zu merken.

Zuweilen ist die Wirkung eine günstige. So hat 1854/1855 der Krim-Krieg einen auſserordentlich fördernden Einfluſs auf den Danziger Handel gehabt. Der russisch-türkische Krieg dagegen, 24 Jahre später, im Jahre 1878, machte sich in umgekeerter Weise geltend. Sowohl Ausfuhr wie Einfuhr litten erheblich. Der jetzt beendete russisch-japanische Krieg, die Revolution in Ruſsland, die Verhinderung des Verkehrs haben sich überaus fühlbar gemacht. Zeitweilig ist der Bahnverkehr völlig zum Stocken gebracht. Leider gehört keine groſse prophetische Gabe dazu, um im voraus sagen zu können, daſs Danzig erst im Jahre 1906 die Folgen aller dieser Verhältnisse in voller Schwere zu empfinden haben wird. Aber noch von weiter her kommen die Fernwirkungen auswärtiger Konflikte. So ist selbst der Burenkrieg nicht ohne deutlich wahrnehmbaren Einfluſs geblieben. Zunächst in der Steigerung der Seefrachten, weil sehr groſse Mengen von Räumten dem Handelsverkehr entzogen wurden, sodann infolge des Einflusses des Krieges auf die gesamte Geschäftslage Englands, die eine Verringerung von Danzigs Holzausfuhr zur Folge gehabt hat.

Zu diesen Wirkungen allgemein politischer Art treten dann direkte hinzu, besonders auf dem Gebiet der internationalen Zollpolitik. Zu Anfang des vorigen Jahrhunderts haben z. B. Maſsnahmen der englischen Zollpolitik, so die Einfuhrzölle für Getreide und Holz, den Danziger Handel ungünstig beeinfluſst und es lieſsen sich aus Danzigs Handels-

geschichte unschwer eine Menge Beispiele dieser Art anführen. Den gröfsten unmittelbaren Einflufs hat aber naturgemäfs die oft unberechenbare Zollpolitik des grofsen Nachbarreiches, Rufsland, auf Danzigs Handel ausgeübt. Einige besonders charakteristische Beispiele werden dies beweisen.

Am 1. Januar 1877 führte Rufsland für seine Zölle die Goldzahlung ein. So bedeutete z. B. für Siedesalz, einen Artikel, der für die Ausfuhr von Danzig nach Rufsland wichtig gewesen ist, die Umwandlung des solange in Papierrubeln zahlbaren Zolles in „Goldzoll“ eine Verteuerung von 20 Kopeken für das Pud. Dadurch wurde das fremde Salz teurer als das einheimische russische Salz, was sofort in vermindertem Export bemerkbar wurde. War im Durchschnitt der Jahre von 1871/1876 die Ausfuhr 36 000 t gewesen, so fiel sie unmittelbar darauf von 1877 1882 auf durchschnittlich 22 000 t.

Von 1881 bis 1886 hatte Danzig eine durchschnittliche Jahres-Ausfuhr nach Rufsland von 52 000 t Roheisen; in den sieben Jahren von 1887 bis 1893, nachdem der Einfuhrzoll auf Roheisen von 15 auf 30 Kopeken erhöht worden war, machte sie mit rund 14 000 t nur noch den dritten Teil aus. Inzwischen st die Ausfuhr noch weiter, auf durchschnittlich 10 000 t, gesunken, denn die Schutzzollpolitik Rufslands hat die heimische Eisenproduktion so gesteigert, dafs eine Einfuhr von Roheisen nur noch in geringem Mafse stattfinden kann.

Das eklatanteste Beispiel direkter Wirkung von Zöllen bietet aber die Baumwolle.

Im November 1887 erhöhte Rufsland den Zoll über die sogenannte „trockene“ Grenze, d. h. es wurde die indirekte Zufuhr ausländischer Erzeugnisse über Land mit höherem Zolle belegt, als die direkte auf dem Seewege in die eigenen Seehäfen. Die Folge war, dafs, während noch im Jahre 1887: 17 000 t Baumwolle nach Rufsland importiert wurden, mit dem nächsten Jahre, 1888, der Import überhaupt aufhörte. Er ist seitdem überhaupt verloren gegangen, da Hamburg und Bremen sich fast dieses gesamten Handels bemächtigt haben.

Neben den Einflüssen solcher internationalen Verhältnisse sind auch eine ganze Reihe kultureller nicht ohne Bedeutung gewesen, denn Danzigs Handel war von jeher von seinem

deutschen und russischen Hinterlande abhängig. Die Ausdehnung der Wasserverbindungen des gesamten Weichselgebietes und die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes spielen dabei eine entscheidende Rolle. Das provinzielle Bahnnetz Westpreufsens hat sich in erfreulicher Weise entwickelt, denn während in den Jahren 1880/1881 nur 33 km Vollbahnen auf 10 000 □ km entfielen, war die Ziffer am 1. April 1904 um das Vierfache, auf 133 km gestiegen und wenn die Schmalspurbahnen noch hinzugerechnet werden, sogar auf 144 km.

Die kulturelle Entwickelung des ganzen Hinterlandes ist langsam aufwärts gestiegen. Das Land ist heute dichter bevölkert, nicht nur in Westpreufsen, auch in Polen und im südlichen Rufsland; die starke Vermehrung der Garnisonen und das Wachstum der Industrie spielen dabei eine erhebliche Rolle. Sobald ein Land dichter bevölkert ist, wächst der eigene Konsum heimischer Produkte erheblich, während der zur Ausfuhr verfügbare Ueberschufs an Rohstoffen sich verringert. Diese Bewegung ist künstlich gefördert worden durch die extreme russische Schutzzollpolitik, an der ja allerdings auch Deutschland es nicht hat fehlen lassen. Aber, während die Ausfuhr Rufslands geringer wurde, wurde durch die bedeutend entwickelte Industrie des Landes (in erster Linie in dem Zentrum der polnischen Baumwollindustrie, in Lodz) befruchtend auf die Einfuhr von Roh- und Hilfs-Stoffen gewirkt.

Es ist begreiflich, dafs Rufsland versucht hat — und das ist ein Bestreben, das sich in Deutschland ebenso geltend macht — den Import wie den Export in erster Linie über seine eigenen Seehäfen zu leiten. Aber es hat dies nur innerhalb gewisser Grenzen durchführen können. Hat man doch in Rufsland den Wert der preufsischen Häfen auch als Ausfuhrhäfen Rufslands immer besser zu schätzen gelernt.

Die schwierigen Verhältnisse in den handelspolitischen Beziehungen zwischen Rufsland und Deutschland hatten sich bekanntlich so zugespitzt, dafs sie im Jahre 1893 zu dem für Danzigs Handel verhängnisvollsten Ereignisse der letzten dreifsig Jahre geführt haben, zu dem Zollkriege.

Da kam 1894 die Erlösung von schweren Kämpfen durch die neuen Handelsverträge, die wie für den Osten, für das

ganze Reich sich segensreich erwiesen haben. Die Verträge erhielten — und das ist wichtig für Danzigs Handel geworden — die seit 1879 bewährten Bestimmungen über die Behandlung von Getreide und Holz in Privat-Transitlägern. Dadurch sind diese wichtigen Handelszweige für die Ostseehäfen, Danzig, Königsberg und Memel, die vielfach unter ähnlichen Verhältnissen arbeiten, erhalten geblieben.

Der russische Handelsvertrag ist ferner durch seinen viel gerühmten und viel angefochtenen Art. 19 — der die Eisenbahntarife regelt — und durch die Aufhebung des Identitäts-Nachweises für Getreide besonders wichtig für die Entwickelung des gesamten östlichen Handels und so auch Danzigs geworden. Erst seit 1894 hat eine stetige Entwickelung stattfinden können.

Die statistischen Ziffern erweisen mit überraschender Schärfe den Einfluſs all dieser verkehrsfördernden Momente, die am meisten bei der Seeeinfuhr zu Tage treten.

Die gesamte Ausfuhr seewärts betrug im Jahresdurchschnitte der Jahre:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1883/92 | 547 000 | Tonnen | mit | 83,43 | Millionen Mark | Wert |
| 1893/99 | 628 000 | - | - | 100,2 | - - | - |
| 1900/04 | 652 000 | - | - | 95 | - - | - |

In der letzten fünfjährigen Periode waren die Schwankungen zwischen 548 000 und 765 000 Tonnen; das Jahr 1904 mit 574 000 Tonnen und 89 Millionen Mark Wert war erheblich unter dem Durchschnitt dieser Periode.

Im Durchschnitte der letzten fünf Jahre gegen die zehn Jahre von 1883/92 ist also die Zunahme der Ausfuhr:

der Menge: 105 000 Tonnen = 19,5 %
des Werts: 12 Millionen Mark = 14,5 %

Die geringere Vermehrung des Werts dürfte in Preisverschiebungen zu suchen sein.

Die Einfuhr seewärts zeigte folgendes Bild:
im Durchschnitt der Jahre:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1883/1893 | 484 000 | Tonnen | mit | 60 | Millionen Mark | Wert |
| 1894/1898 | 709 000 | - | - | 90 | - - | - |
| 1899/1904 | 803 000 | - | - | 114 | - - | - |

so dafs die Einfuhr in dem Jahrfünft unmittelbar nach 1894
um 225 000 Tonnen = 46 % der Menge
und um 30 Mill. Mk. = 50 % des Werts
gestiegen ist, also viel stärker als die Seeausfuhr.

An der Einfuhr der Jahre 1899/1904 war:
der Eigenhandel mit 501 000 Tonnen
die Spedition - 302 000 -
beteiligt, das Verhältnis war also 5 : 3. Es hat eben auch hier, wie in allen grofsen Seeplätzen: Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, London usw. die Spedition, d. h. die Einfuhr für fremde Rechnung, wachsende Bedeutung neben dem Eigenhandel erlangt. Die grofse Zunahme des Speditions-Verkehrs bedingt eine Zunahme der Einfuhr überhaupt. Der Menge nach wurde im Durchschnitt der Jahre 1861/70 dreimal so viel ausgeführt als eingeführt. Allmählich hat sich dieses Verhältnis so geändert, dafs im Durchschnitt von 1900/04 umgekehrt 1¼ mal mehr ein- als ausgeführt worden ist. Dieser Wandel bringt aber, wie bereits erwähnt, einen wichtigen Vorteil für die gesamte Schiffahrt. Sobald Einfuhr und Ausfuhr sich in gleichem Mafse steigern, wird das Leerfahren von Schiffsraum sich vermindern und es erfolgt eine erheblich bessere Ausnutzung der Tonnage. Hierdurch wieder wird die Bewegung der Frachtsätze günstig beeinflufst und der Handelsplatz wird in erhöhtem Mafse konkurrenzfähig.

Danzigs Stellung war in handelsgeographischer Beziehung gesichert, so lange es ohne Wettbewerb nur durch seine glänzende Lage am Ausflufs des grofsen Weichselstroms, der natürliche Ausfuhrhafen des preufsischen und des ganzen grofsen rufsischen und galizischen Hinterlandes war.

Diese Stellung wurde durch die ersten Eisenbahnen Preufsens und zwar zunächst zu Ungunsten Danzigs verändert. Deshalb wird ein künftiger Geschichtsschreiber die neue Periode von Danzigs Handelsgeschichte etwa vom Jahre 1846 datieren, in dem die Eisenbahn von Hamburg nach Berlin eröffnet wurde. Man hört vielfach die Behauptung, die ungünstige Entwickelung von Danzigs Handel sei die Folge des Uebergangs der Segel- zur Dampfschiffahrt. Nur innerhalb sehr enger Grenzen kann man diese Auffassung als richtig

gelten lassen, denn im ganzen hat dieser Umschwung verkehrshebend gewirkt, wenn er auch die Interessen weiter Kreise zuerst schwer getroffen hat. Als „Axiom“ aber muſs man diese Anschauung als unrichtig bezeichnen, denn, was hier den Umschwung erzeugte, war vielmehr, daſs eine natürlich günstige geographische Lage durch die Entwickelung der Eisenbahn-Technik und durch Maſsnahmen des Staates, die damit zusammenhingen, also künstlich zu einer ungünstigen umgewandelt wurde. So paradox das klingt: seit dem Jahre 1846 hat Danzig sich erst eine neue geographische Stellung erobern müssen. Das war jahrzehntelang ein schweres Ringen und nur durch beharrliche Arbeit, nur durch zähe, zielbewuſste Tätigkeit ist allmählich Erfolg erzielt worden. Seit ungefähr 30 Jahren hat auch der Staat seine früheren Unterlassungen gesühnt und mit Bewuſstsein mitgeholfen, um Danzig vorwärts zu helfen. Daſs diese zähe und zielbewuſste Tätigkeit allmählich zu Erfolgen geführt hat, beweisen bereits einige der angeführten Ziffern. Man gewinnt Verständnis für diese Lage Danzigs, wenn man sich des Umschwunges erinnert, den im sechzehnten Jahrhundert die Handelsbeziehungen Nürnbergs und Augsburgs erlitten. Bevor der Seeweg nach Ostindien entdeckt war, waren Nürnberg und Augsburg die natürlichen Mittelpunkte für den orientalischen Handel nach Norden und nach Westen. Als jedoch der neue Seeweg die Güter Asiens nicht mehr nach Venedig, Genua usw., sondern nach Amsterdam und Rotterdam führte, war für Nürnberg und Augsburg die Blüte kurz abgeschitten; auch dort, weil ein neuer Weg den alten, durch Jahrhunderte erprobten, ersetzte.

## II.

## Die Weichsel.

Der Weichselstrom, bekannt als einer der schwierigsten Ströme des Kontinents, ist, soweit Danzigs Geschichte reicht, die Hauptader seines Verkehrs gewesen. Auf ihm sind Jahrhunderte lang Millionen von Lasten der Erzeugnisse eines reichen Hinterlandes herabgeschwommen. Aber er hat eben-

so seit Jahrhunderten seinen Anwohnern und Benutzern schwere Sorgen bereitet. Sei es, dafs er bei Hochwasser und im Eisgange schwere Überschwemmungsgefahren brachte, sei es, dafs er durch Trockenheit verkehrshemmend wirkte. Erst seit 1840 sind die Sorgen für die Gefährdung der Stadt Danzig unmittelbar verringert worden, nachdem sie noch 1829 von einer überaus schweren Überschwemmung heimgesucht war.

Im Jahre 1840 brach sich der Strom, infolge einer Eisstopfung beim Eisgange, eine neue Mündung bei Neufähr, etwa 9 km oberhalb Danzigs. Der nach Danzig gehende alte Arm wurde durch die Plehnendorfer Schleuse abgesperrt und ist seitdem als sogenannte „tote Weichsel" dem Eisgange und seinen Gefahren entzogen. Im Jahre 1895 ist dem Strome noch weiter östlich bei Siedlersfähre eine neue Mündung gegeben, um seinen Lauf zu begradigen und die Eismassen schneller zur See abzuführen. Abermals ist eine für Schiffs- und Flofs-Verkehr besonders eingerichtete Schleuse bei Einlage eingebaut; gewaltige Dämme decken beide Ufer des Stroms weit stromaufwärts, so dafs nach menschlicher Voraussicht Danzig und seine Umgebung für alle Zeiten gegen die Tücke des Stromes geschützt sind.

Danzigs Handel kann aber hierdurch allein nicht gesichert werden. Preufsen hat allerdings die Weichsel in ihrem Laufe innerhalb des Staatsgebiets reguliert. Aber diese Regulierung kann nicht ganz den gewollten Nutzen schaffen, weil der in Österreich und Rufsland ungeregelt dahinfliefsende Strom seine gewaltigen Massen an Sinkstoffen immer weiter und ungehindert dem regulierten Strome zuführt. Man braucht nur an der preufsischen Grenze bei Schilno einen Blick auf die russische Weichsel zu werfen, um sich zu fragen, wie bei diesen Sandbänken, die fast die ganze Strombreite füllen, überhaupt noch ein Stromverkehr stattfinden kann.

Die Verwahrlosung der nichtdeutschen Teile der Weichsel ist, soweit sich dies aus öffentlichen Urkunden nachweisen läfst, seit sechzig Jahren — erst seit 1847 gibt die Korporation der Kaufmannschaft regelmäfsig Jahresberichte heraus — ein Gegenstand ständiger Klage der Kaufmannschaft. Kaum

ein Bericht ohne sie. Insbesondere seit 1860 wird dauernd auf Regulierung hingedrängt und in dem Jahresberichte von 1874 heifst es ganz resigniert:

„Die Weichsel in dem ungeregelten, verwilderten Zustande, in dem sie sich seither befindet, ist kein Verkehrsweg, welcher der neuen übermächtigen Eisenbahn Konkurrenz bieten kann“.

1875 wird dann endlich seitens der Staatsbehörde mitgeteilt, dafs im Juni zur Besprechung einer internationalen Regelung eine Konferenz von Technikern Rufslands, Österreichs und Preufsens in Warschau stattfinden solle. Dabei ist es geblieben und bis zum heutigen Tage ist in Rufsland anscheinend garnichts, in Österreich wenig geschehen. Es ist dringend zu wünschen, dafs endlich durch Verhandlungen zwischen den drei Staaten statt Versprechungen Taten gezeitigt werden.

Natürlich sind diese schlechten Stromverhältnisse ein unmittelbarer Schaden für die Zufuhr. Die Holzflöfserei, das älteste Handelsgewerbe, leidet ebenso, wie der Schiffsverkehr. Die Erfahrung lehrt, dafs überall wo Eisenbahnen mit einem Wasserwege konkurrieren, die höher bewerteten Güter vorzugsweise mit der Eisenbahn verladen werden, und dafs überall, wo eine natürliche Wasserstrafse vorhanden oder eine künstliche geschaffen ist, die Massengüter, als Kohlen, Eisen, Salz und zum Teil auch Getreide und Zucker, Harz etc. möglichst den billigeren Wasserweg aufsuchen, soweit er leistungsfähig ist. Wie aber die schlechten Verhältnisse der Weichsel auf die Schiffahrt wirken, das sollen wiederum einige Ziffern sagen. In den letzten fünf Jahren, 1900/1904, war der Schiffahrtsverkehr durchschnittlich der folgende:

Zu Berg:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2106 | Personendampfer | Tragfähigkeit: | 86 270 | Tons |
| 476 | Schleppdampfer | Verfrachtete Güter: | 53 850 | - |
| 979 | Güterdampfer | mithin Ausnutzung: | 62,5 | % |
| 3561 | Dampfer | | | |
| 2609 | Segelschiffe: | Tragfähigkeit: | 314 035 | Tons |
| | | Verfrachtete Güter: | 186 730 | - |
| | | mithin Ausnutzung: | 59,5 | % |

Zu Tal:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2101 Personendampfer | Tragfähigkeit: | 86 383 | Tons |
| 443 Schleppdampfer | Verfrachtete Güter: | 255 40 | - |
| 970 Güterdampfer | mithin Ausnutzung: | 30 | % |
| 3514 Dampfer | | | |
| 2618 Segelschiffe: | Tragfähigkeit: | 309 027 | Tons |
| | Verfrachtete Güter: | 168 790 | - |
| | mithin Ausnutzung: | 54,5 | % |

Natürlich wechseln die Ziffern der Ausnutzung je nach Jahreszeit und Wasserstand. Auch treten Perioden auf, in denen die verfügbare Gütermenge nicht ausreichend grofs ist. An dem Gesamtbilde ändert es aber nicht, dafs die schlechte Wasserstrafse die volle Beladung von Fahrzeugen fast dauernd unmöglich macht. Darunter leidet wie der Handel, auch die Schiffahrt treibende Bevölkerung, die seit Jahren in kümmerlichster Weise um ihren Bestand kämpft.

Es kann nur wiederholt werden, dafs diese Zustände unerträglich sind.

An sich bietet der Stromverkehr auch heute noch gute Aussichten der Entwickelung. Denn es ist ein sehr grofses Gebiet, das in der Weichsel seinen natürlichen Wasserweg besitzt.

Im Jahre 1855 wurde der sogenannte „Muchawetz“-Kanal bei Pinsk eröffnet, der den Bug mit dem Pripet, dem gröfsten Nebenflusse des Dnjepr verbindet. Seitdem ist also dem eigentlichen Stromgebiete der Weichsel das ganze Stromgebiet des Dnjepr angeschlossen. Gerade dessen Nebenflüsse, der Teterew, Slutsch, Styr, Horyn, Pripet usw. führen durch holzreiche, noch wenig erschlossene Gebiete. Würden alle diese Flüsse, die heute meist trockene, nur im Frühjahr benutzbare Rinnsale sind, in guten Stand gebracht, so würde der Verkehr erheblich wachsen.

Dafs man in Danzig seine Blicke schon frühzeitig auf noch gröfsere Pläne gerichtet hat, geht daraus hervor, dafs schon 1848 das „Handelsamt“ (jetzt Handelsministerium) in Berlin von den Ältesten der Kaufmannschaft angegangen wurde, auf eine Kanal-Verbindung des Nebenflusses der Weichsel, des San, mit dem Dnjestr hinzuwirken. Es wurde

die Erfüllung dieses Wunsches auch „als nicht unmöglich“ bezeichnet. „Die österreichische Regierung hat die Nützlichkeit und Ausführbarkeit anerkannt; Pläne werden schon längere Zeit erörtert; die Ausführung sei beschlossen, auch die Nivellierung bereits bewirkt. Nur müsse der San selbst erst reguliert werden und das sei sehr zeitraubend“. So die Antwort des Ministers. „Sehr zeitraubend“ allerdings. Bis heute, nach 57 Jahren, ist die Sache auf demselben Stande geblieben. Die Idee eines Wasserweges Schwarzes Meer—Ostsee ist also nicht neu, sie ist aber bisher ihrer Verwirklichung nicht näher geführt, soweit deutsches Gebiet mit in Frage kommt.

In gröfserer Nähe Danzigs ist das Zuflufsgebiet der Weichsel 1861 durch den Oberländischen Kanal erweitert worden. Sofort nach seiner Eröffnung kamen 6000 T. Getreide nach Elbing, 6000 T. nach Danzig, aus Gegenden, die bis dahin dem Verkehr verschlossen waren. Das weitverzweigte Delta der Weichselmündungen bringt Danzig in lebhaften Verkehr mit den gesamten, sehr fruchtbaren und wohlhabenden Weichsel-Niederungen und durch den Weichsel-Haffkanal mit dem Frischen Haff und Königsberg.

## III.

### Der Hafen.

Danzig und seine topographische Lage bietet viel des Interessanten und die Entwickelung der Verkehrsanlagen der Stadt und des städtischen Flufsgebiets geben ein Stück Danziger Geschichte. Das Jahr 1840 bildet durch den schon erwähnten Durchbruch der Weichsel bei Neufähr insofern einen gewissen Merkstein, als durch die Einlegung der Plehnendorfer Schleuse das Gebiet des der königlichen Hafenpolizei unterstellten Hafens Danzigs um etwa 7 km erweitert wurde und sich auf eine Länge von rund 14 km erstreckte.

Am Schlusse des Heftes befindet sich eine Karte des Danziger Hafens mit allen seinen Verkehrsverbindungen, die, in Umrissen hergestellt, besser, als es die Beschreibung vermag, ein Bild der gesamten Lage gibt.

Danzig selbst liegt zu beiden Seiten des Mottlauflusses, eines Nebenflusses der Weichsel und erstreckt sich von dem Punkte, an dem die Mottlau als schiffbarer Strom in das Stadtgebiet eintritt, bis zur Einmündung in die Weichsel, am ehemaligen sogenannten „polnischen Haken“. Die Mottlau umfliefst die „Speicherinsel“, die einstige Kornkammer Danzigs, die bei allen Belagerungen der Zielpunkt der grofsen Brandgeschosse war. Hier spielte sich Jahrhunderte lang der eigentliche Hafenverkehr ab; denn die flachgehenden, mäfsig grofsen Schiffe der alten Zeit mufsten zur Stadt heraufkommen, um zu löschen und zu laden, und um Schutz gegen die Unbill des Stromes zu finden.

Die Hauptstrafsen Danzigs münden rechtwinklig auf den Flufs und sind wehrhaft durch Tore abgeschlossen. So bot die Stadt von altersher ein Bild von eigenartigem Reiz, da die Hauptstrafsen fast durchweg durch zwei Tore, eines nach der Land-, eines nach der Wasser-Seite abgeschlossen waren. Die meisten Binnentore haben dem Verhehrsbedürfnisse weichen müssen. Die Wassertore aber sind noch in alter Art erhalten geblieben und eines davon, in seiner korrumpierten Form „Kuhtor“ genannt, erinnert in seinen Normen an die alte Form der Schiffe, die „Koggen“; es hiefs früher „Koggentor“. Diese Geschlossenheit des Strafsenbildes besitzt keine andere Stadt und wird der Nachwelt erhalten bleiben, da der Sinn für die Bedeutung dieser Reste alter Vergangenheit kräftig erstarkt ist. Das eben erwähnte „Kuhtor“, das für den gewachsenen Verkehr zu enge geworden war, durfte erst niedergelegt werden, als der Neubau in alter Art, wenn auch in gröfseren Abmessungen, durch die städtische Verwaltung gesichert war.

Im Laufe der Jahre, insbesondere seit Eisenbahn und Dampfschiffahrt die Ansprüche an eine leistungsfähige Wasserstrafse, an umfassendere Lagerräume und an Schnelligkeit der Expedition gesteigert haben, ist der Verkehr aus dem Zentrum der Stadt immer mehr hinausgedrängt worden. Die Speicherstadt ist zum grofsen Teile Wohnstadt geworden. Und so spielt sich heute der Schiffsverkehr auf der langen Strecke von der Stadt bis zu den Molen bei Neufahrwasser ab. Der inneren Stadt ist der gröfste Teil des Warenhandels ver-

blieben, da sich hier die Packhofs- und Zollniederlagen befinden. Ebenso ist der gröfste Teil des Getreideverkehrs der alten Speicherinsel erhalten, der Holzhandel, Zucker- und Speditionsverkehr dagegen sind fast ganz stromab gewandert. Umsäumt sind die Ufer der Mottlau und der Weichsel von Anlagen des Handels und der Industrie. Dampfer, Eisenbahnen und Strafsenbahn vermitteln den regen Verkehr.

Die Hauptmündung der Weichsel war bis vor etwa 220 Jahren bei Weichselmünde, sie lag etwas unterhalb der noch heute stehenden Festung. In den letzten Jahrzehnten des siebzehnten Jahrhunderts versandete dieser Weg immer mehr und schuf durch Anlandung der Sandmassen, die der grofse Strom dauernd aus dem Oberlaufe mit herabführt, die sogenannte Westerplatte, die inzwischen ein beliebter Bade- und Wohnort geworden ist. Zwischen ihr und dem Hafenorte Neufahrwasser war eine zweite enge Ausmündung der Weichsel, die in weitem Bogen zur See führte. Sie nahm allmählich den Seeverkehr auf und ist seit etwa 1724 schon regelmäfsig benutzt worden. Das alte Weichselmünde liegt heute etwa 1,5 km oberhalb der alten Ausmündung, die heute vollkommen versandet ist.

Um den „Hafenkanal“, wie die Hauptausmündung jetzt heifst, modernen Ansprüchen entsprechend auszugestalten, hat es immer neuer, zum Teil sehr kostspieliger Bauten bedurft. Die erste Erweiterung und Vertiefung ist 1848 dem Verkehr übergeben, nachdem der Hafenkanal durch Arbeiten, die 1840 begonnen hatten, auf 15 Fufs Wassertiefe (bei mittlerem Wasserstande) gebracht war. Gleichzeitig wurde die Weichselstrecke zwischen der Einmündung der Mottlau und Neufahrwasser, die bis dahin aller brauchbaren Anlagen entbehrte, mit öffentlichen Lösch- und Ladeplätzen versehen.

Die Hafenverhältnisse Danzigs waren in jener Zeit sehr schwierig.

Noch 1835 bis 1837 mufsten alle Schiffe, die mehr als 12 bis 13 Fufs Tiefgang hatten (bei Niedrigwasser sogar bei 11 bis 12 Fufs) auf der ungeschützten Reede bis auf 11 Fufs ableichtern. Und ebenso mufsten ausgehende Schiffe, die bei voller Ladung oft 18 bis 20 Fufs tief gingen, auf der Reede vollladen. So haben in den Jahren 1822 bis 1836 nicht

weniger als 1164 Schiffe auf der Reede gelöscht und geladen. Eine gefährliche Arbeit, daher sind in dieser Zeit nicht weniger als 24 Seeschiffe und 5 Leichter dort gescheitert. 1835 hatte die Mottlau an ihrer Mündung in die Weichsel nur 10 Fuſs und zwischen den Speichern der Stadt gar nur 8 Fuſs Tiefe.

Diese Verhältnisse muſsten durchgreifend geändert werden, sollte der Hafen überhaupt dem modernen Verkehr dienen können. Es geschah langsam und der Umstand, daſs die Kaiserliche Marine ihre Danziger Werft immer weiter ausbaute und deshalb immer tieferes Fahrwasser brauchte, hat den guten Einfluſs geübt, daſs die Weichsel allmählich auf 8 Meter, die Mottlau auf 4,30 Meter Tiefe gebracht ist, so daſs heute selbst groſse moderne Dampfer bis zu etwa 8000 t Tragfähigkeit mindestens an den Molen innerhalb des Hafens vollbeladen liegen können.

In der inneren Stadt ist der Vertiefung durch die Rücksicht auf die Fundamente der anliegenden Häuser und Fabriken eine Grenze gezogen.

Im Jahre 1903 ist der von der Stadt Danzig mit Staatshilfe erbaute Kaiserhafen durch Seine Majestät den Kaiser dem Verkehr übergeben worden. Der Kanal ist an seiner Ausgangstelle 200 Meter, an seiner Endmündung oberhalb Weichselmünde 140 Meter breit, und bewirkt eine Verkürzung und Gradelegung des Weges von Danzig nach Neufahrwasser, bietet bequeme Gelegenheit zur Abfertigung groſser Schiffe und erschlieſst groſse Strecken städtischen Landes auf dem rechten Weichselufer dem Verkehr. Bisher war ausschlieſslich das linke Ufer der Weichsel dem Seeverkehr zugänglich. Der Kaiserhafen stellt eine wichtige Erweiterung der Hafenanlagen vor, es wird aber erst einer allmählichen Anpassung bedürfen, bis er voll verwendet werden wird.

Die Schnelligkeit, mit der heute der Umschlagsverkehr bewirkt werden muſs, hat die Anlagen in der Stadt unzureichend erscheinen lassen. Es wurde besonders wichtig, Maſsregeln zu ergreifen, um dem zunehmenden Eisenbahnverkehr gerecht zu werden. In der älteren Zeit brachten vornehmlich Fluſsfahrzeuge das Getreide des Hinterlandes nach Danzig; die Kähne konnten bis an die Speicher auf der

Speicherinsel heranschwimmen und ihre Entlöschung fand durch Menschenkraft statt. Die Zunft der „Sackträger" war eine typische Erscheinung Danzigs. In dem Maſse als die Eisenbahn die Zuführung der Ware übernahm, als also eine groſse Zahl einzelner Waggons die Menge heranschafften, die früher ein einziges Wasserfahrzeug enthielt, muſste für schnelle Heranführung und ebenso schnelle Entladung und Beseitigung der Wagen gesorgt werden. Die engen Straſsen der Speicherinsel erschwerten die einzig mögliche Abhilfe, die Heranführung der Waggons auf einem direkten Schienenstrange zu den Speichern. Bis diese Einrichtung getroffen war, erfolgte die Entlöschung der Waggons auf dem Güterbahnhofe durch Fuhrwerke. Es hat eines fast zwanzigjährigen Bemühens der Kaufmannschaft bedurft, bis ihr die Anlage einer eigenen Speicherbahn gestattet wurde. Sie wurde schlieſslich für eigene Rechnung der Korporation der Kaufmannschaft erbaut und am 17. September 1884 eröffnet. Sie hat sich in den seither abgelaufenen zwanzig Jahren durchaus bewährt und ihr Anlagekapital getilgt.

1866 war bereits der Hafen Neufahrwasser durch die Eisenbahn mit Danzig verbunden und 1889 wurde, wiederum erst nach fünfzehnjährigen Bemühungen der Kaufmannschaft, eine zweite Eisenbahn, „die Weichseluferbahn", parallel dem Ufer geführt, um den im unteren Teil der toten Weichsel belegenen Fabriken und Handelsanlagen Anschluſs an den Bahnverkehr zu ermöglichen, aber auch, um am „Weichselbahnhof" erleichterten Umschlagsverkehr zwischen Seeschiff und Eisenbahn herzustellen. Diese beiden Bahnen sind 1899 bei Neufahrwasser durch eine Schleife mit einander verbunden und bilden jetzt eine durchaus leistungsfähige Eisenstraſse. Ebenfalls 1899 wurde in Neufahrwasser ein dort früher angelegtes Hafenbassin zum „Freibezirk" umgewandelt, in dem nun, unterstützt durch gute Lösch- und Ladevorrichtungen, eine moderne, schnelle Abwickelung des Schiffsverkehrs bei Tag und bei Nacht stattfinden kann.

Schlieſslich wurde im Dezember 1905, noch die sogenannte „Holmbahn" dem Verkehr übergeben, die die östlichen Gebiete der Stadt und der umliegenden Ortschaften der Eisenbahn erschlieſsen und den Verkehr mit dem bereits ge-

nannten, neu erbauten Kaiserhafen, sowie mit den industriellen Anlagen auf dem Holm, (einer Insel in der Weichsel), vermitteln soll. Diese Güterbahnlinie ist vom Staate erbaut, doch haben die Stadt Danzig und die Kaufmannschaft für die ersten Jahre die Garantie für einen gewissen Mindestverkehr übernehmen müssen.

Ein natürliches, winterliches Verkehrs-Hindernis des nördlichen Klimas, das Eis, ist dadurch unschädlich gemacht, dafs die Kaufmannschaft — seit 1889 durch besonderen Vertrag geregelt — während der Eisperiode eine Stromrinne durch Eisbrecher offen erhält, um auch während des Winters den Hafen offen zu erhalten. Die Kosten dafür werden durch eine „Eistaxe“, eine Abgabe der Interessenten, gedeckt.

Eine besondere Rolle spielt der Holzhandel im Hafen Danzigs. Er erfordert ausgedehnte Lagerflächen und so sind die Ufer des Stroms bis zur Dalbenreihe, die den eigentlichen Schiffsweg begrenzt, fast in ihrer ganzen Länge mit Holzlägern bedeckt. In ihnen werden die kiefernen und tannenen Hölzer schwimmend gebrakt (bearbeitet), während die eichenen Hölzer auf Land gestapelt und sortiert werden. Die gesamten Exportläger befinden sich unterhalb der Plehnendorfer Schleuse; oberhalb dieser Schleuse bis fast zur neuen Schleuse haben die Holzhändler Danzigs (unter der Ägide des Vorsteheramts der Kaufmannschaft) aus eigenen Mitteln einen Holzhafen angelegt, der die neuen Traften-Zufuhren zuerst aufzunehmen hat, bis sie zur Verteilung an die Exporteure gelangen. Die Kosten dieses Hafens werden durch eine besondere, freiwillig vereinbarte Abgabe, gedeckt und allmählich getilgt.

Aus der Mottlau und aus der inneren Stadt, in deren Festungsgräben die Hölzer Jahrhunderte lang und noch bis vor etwa zwanzig Jahren gelagert hatten, ist der Holzhandel fast vollständig verdrängt.

So zeigt sich der Hafen von Danzig jetzt als ein leistungsfähiges Gebilde, das jeder Art Verkehr gewachsen und so angelegt ist, dafs für Jahrzehnte aufsteigender Entwickelung voraussorgend Raum geschaffen ist. Der Hafen, wie er sich heute dem Auge bietet, ist das Ergebnis nahezu sechzig Jahre währender, zäher, treuer Arbeit vieler hervorragender

Männer. Eine spätere Zeit wird erst die Früchte mancher Anlagen, besonders des Kaiserhafens, geniefsen, die die Bürgerschaft schon jetzt mit schweren Opfern geschaffen hat. Es ist aber besser, dafs kleinmütige Zweifler ein „zu früh" rufen, als dafs in einer grofsen Hafenstadt das „zu spät" ertönt. Denn „zu spät" heifst meist „unwiderbringlich".

IV.

## Eisenbahn-Verhältnifse.

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, welch wichtige und für eine gedeihliche Entwickelung des Handels lange Zeit geradezu hemmende Rolle das Eisenbahnwesen für Danzig gespielt hat. Es griff störend in alte Beziehungen ein, ohne zunächst zureichenden Ersatz zu bringen.

Im Jahre 1854 ist im Osten die erste Eisenbahn, die „Ostbahn", erbaut worden, die von Berlin über Dirschau nach Königsberg führt. Und schon diese erste Eisenbahn hat Danzig in eine und in vollem Umfange kaum mehr gut zu machende Lage dadurch gebracht, dafs sie Danzig gewissermafsen in den Winkel stellte. Danzig konnte nur durch eine Zweigbahn von Dirschau aus erreicht werden. Jeder Reisende mufste also dort umsteigen. Erst seit wenigen Jahren sind diese Verhältnisse wesentlich verbessert worden. Es werden den Fernzügen direkte Wagen im Verkehr mit Berlin angehängt und einige Züge laufen direkt nach Königsberg, Berlin, Breslau. Personen- und Güterverkehr bevorzugen direkte Linien. Jedes Umsteigen wirkt verkehrshemmend. So ist es gekommen, dafs, trotz seiner architektonischen Reize, trotz seiner alten Geschichte, trotz seiner schönen Umgebung Danzig in den weiten Gauen des Reichs lange verhältnismäfsig unbekannt war und der Fremdenverkehr gering blieb. Das ist jetzt endlich anders, wo Danzig bequemer zu erreichen ist.

Es ist aber auch nicht zu verkennen — und Danzigs Bevölkerung weifs es dankbar zu schätzen — dafs das rege Interesse, dafs Seine Majestät der Kaiser der Ostmark und Danzig insbesondere bezeigt, die Augen der Deutschen wieder mehr hierher gelenkt hat. Es ist kein Zweifel, dafs der Ver-

kehr gewachsen ist. Auch die vielen in Danzig abgehaltenen Kongresse tragen das ihre dazu bei, dem Osten Freunde zu erwerben.

1846 wurde die Bahn Hamburg—Berlin, 1850 die Linie Berlin—Stettin eröffnet, der dann bald die Linie Stettin—Köslin folgte. Ein Blick auf die Karte genügt, um zu zeigen, dafs diese Bahnen, zusammen mit der Ostbahn Berlin—Dirschau-Königsberg für Danzig ungünstig wirken mufsten. Denn nun wurde das Hinterland Danzigs von zwei Seiten zugleich, vom Westen aus Hamburg, Stettin, Berlin, vom Osten aus Königsberg in geschäftliche Bearbeitung genommen. Für Danzig wurde — soweit der Wasserweg es nicht schützte — das seinem Eigenhandel unbestritten gebliebene Hinterlandgebiet immer enger. Als dann im Jahre 1862 die nächste grofse östliche Eisenbahn von Bromberg über Thorn nach Lowicz gebaut wurde, gab es zwar einen Schienenweg Danzig—Dirschau—Thorn—Warschau—Petersburg, aber diese Bahn bot wieder für Danzig die Schwierigkeit, dafs der neue Weg von Stettin aus erheblich kürzer war und somit das wichtige Hinterland Polen abermals eher ferner, als näher gerückt war.

Man kann nicht sagen, dafs Danzigs Handelswelt stumpf all der neuen Entwickelung zusah. Schon 1862 beginnt, nach den Berichten der Kaufmannschaft, der seither selten unterbrochene Kampf für eine direkte Verbindung nach Rufsland, die nur über Marienburg nach Mlawa—Warschau gehen konnte, während Königsberg ebenso energisch für eine direkte Linie nach Südwestrufsland über Grajewo wirkte.

Königsberg war schneller erfolgreich. Schon 1869 wurde die ostpreufsische Südbahn konzessioniert und 1873 eröffnet. Dadurch wurde ihm ein kornreiches Hinterland erschlossen, das, trotz allen Wechsels der Zeiten, wenn auch natürlich mit Schwankungen, Königsbergs Seehandel stetig alimentiert hat.

Danzig erhielt erst 1870 eine wichtige Verbesserung seines Verkehrs durch die Linie nach Köslin, die den Weg Danzig—Stettin abschlofs. Und 1871, in demselben Jahre, in dem die Linie Bromberg—Posen eröffnet wurde, erhielt Danzig Aussicht auf Konzessionierung der Bahn Marienburg—Mlawa—Warschau. 1872 endlich wurde nach endlosen Verhandlungen

die Genehmigung erteilt. Bevor aber dieser Bau, der fünf Jahre dauerte, beendet war, wurde eine neue, für den Osten wichtige Linie eröffnet, Berlin—Thorn—Insterburg. Sie brachte eine direkte neue Verbindung für die Ostprovinzen nach dem Westen und die Ablenkung eines Teils des Getreideverkehrs westwärts machte sich sofort bemerkbar.

Das Jahr 1877 brachte endlich die langersehnte Eröffnung der neuen Bahn Marienburg—Mlawa—Warschau und damit den Anschlufs Danzigs an das grofse Gebiet der russischen Weichselbahn und der Südwestbahnen. Die Wirkung hinsichtlich der Getreidezufuhr war unmittelbar fühlbar. Brachte 1876 überhaupt nur 28 000 t Getreidezufuhr auf dem Bahnwege, so war sie 1877 schon 47 000 t, um dann 1878, als die neue Linie ein ganzes Jahr hatte arbeiten können, auf **124 000 t,** also auf das Vierundeinhalbfache gegen 1876, zu steigen.

Die äufseren Vorbedingungen für eine normale Entwickelung waren somit geschaffen. Aber diese Entwickelung konnte erst nach fast zwanzigjährigem weiteren Kampfe als gesichert angesehen werden.

Der grofse Umschwung in den Verkehrsbeziehungen des Ostens, der 1873 mit der Herstellung der ostpreufsischen Südbahn, 1874 mit der Thorn—Insterburger Linie so recht eigentlich begann, konnte erst wirklich nutzbringend wirken, nachdem für die Benutzung all dieser Linien durch brauchbare Tarife das Mittel gegeben war. Der Kampf um die Tarife begann 1874. Mit den alten Lokaltarifen Rufslands und Preufsens war es nicht getan, da es sich darum handelte, Entfernungen zu überwinden, für die nur billige Einheitssätze den Transport von Gütern möglich machten.

Zu diesem Zwecke mufsten Verhandlungen mit den russischen Linien geführt werden, die am 18. September 1876 zum ersten deutsch-russischen, dem „Weichsel-Verbandtarif" der Ostbahn mit der Weichselbahn und der Brest—Kiewer Linie führten. Er schuf direkte Frachtsätze von allen Stationen jener Bahnen nach Königsberg, Danzig usw. Für Königsberg war die Sache sofort nutzbar. Danzig aber mufste erst mit dem eigenen Staate für sein Recht kämpfen. Denn die Ostbahn als Staatsbahn besafs die Linie Alexandrowo—Thorn—Danzig, die um 38 % länger war als die später eröffnete Linie

über Mlawa. Die Ostbahn hielt aber starr an dem strengen Entfernungstarif fest und hinderte dadurch solange den Wettbewerb Danzigs, bis die neuen Tarife auch diese Frage erledigten.

Die Kämpfe um die direkten Tarife wurden zwischen Königsberg und Danzig immer erbitterter und man mufs zwei Ziffern vor Augen halten, um für diesen Kampf das richtige Verständnis zu gewinnen. Kowel ist einer der wichtigsten Schnittpunkte im Gebiete der russischen Südwestbahnen. Es beträgt die Entfernung:

| | | |
|---|---|---|
| von Königsberg nach Kowel | 545 | Tarifkilometer, |
| - Danzig nach Kowel | 656 | |

es ist also Königsberg um 111 Tarifkilometer geographisch günstiger gelegen und die tarifarische Überwindung dieser 111 km ist in den Jahren 1877—1894 derjenige Punkt gewesen, um den sich der Kampf und damit ein grofser Teil der Arbeit der Danziger Kaufmannschaft drehte. Unterlag Danzig, so hatte es aufgehört, Exporthafen für russisches Getreide zu sein. Königsberg hätte alles an sich ziehen müssen. Und Polen, für das Danzig, auch nach Eröffnung der Südbahn, immer der nächste Hafen blieb, verzehrte mit jedem Jahre mehr von seinem eigenen Korn, so dafs die zur Ausfuhr überschüssige Menge sich stetig verringerte.

Der Kampf mufste um so erbitterter sein, als auch Königsberg sich in seinen durchaus legitimen Interessen dadurch bedroht sah, dafs Rufsland immer neue Bahnen als Zubringer zu den eigenen Ausfuhrhäfen: Odessa, Riga, Libau, Windau baute. Diese Bestrebungen der russischen Regierung hatten den Erfolg, dafs exportiert wurden:

| | | |
|---|---|---|
| von Libau und Odessa 1885 | 79 | Millionen Pud, |
| im Durchschnitt der Jahre 1888/91 | 114 | - - |
| also | 35 | Mill. Pud = 44% Zuwachs. |

Im Jahre 1888 gingen von 6½ Millionen Tonnen Getreide des russischen Exports ⅞ über russische und nur ⅛ mit 810 000 t über deutsche Häfen.

Nach immer erneut geführten Verhandlungen kam im Jahre 1880 ein neuer deutsch-russischer Verbandtarif zustande, der die um 111 km ungünstige Lage Danzigs durch einen

festen Fracht-Zuschlag von 10 M für den Waggon von 10 000 kg in der Fracht gegen Königsberg ausglich. Die russischen Bahnen hatten erhebliche Zugeständnisse in ihren Einheitssätzen gemacht, da die preufsische Staatsbahn-Verwaltung neue Tarifkonzessionen auf der deutschen Strecke verweigerte. Aber es wurden gleiche Einheitssätze auf den beiden deutschen, beteiligten Privatbahn-Linien festgesetzt. Und eine andere förderliche Neuerung im Tarif wurde dadurch gebracht, dafs zum ersten Male die billigen Tarife als Seeausfuhrtarife gebildet wurden. Wurden die zugeführten Güter nicht über See ausgeführt, so war ein höherer Tarifsatz (die Reversfracht) nachträglich zu zahlen. Derartige Seeausfuhrtarife wurden später auch für Holz und Zucker eingeführt.

Der Friede dauerte leider nicht lange. Schon 1882 wurden die Tarife von russischer Seite gekündigt und es gelang erst 1883, neue Verbandstarife zu vereinbaren, die als Grundsatz festhielten, dafs der Hauptverkehr Rufslands über die russischen Häfen zu leiten sei. Der aber immerhin erhebliche Rest sollte so geleitet werden, dafs Königsberg über Grajewo $^3/_4$, Danzig über Mlawa $^1/_4$ erhalten sollte. Gleichzeitig wurde der Zuschlag für Danzig von 10 M auf 20 M für den Waggon (10 000 kg) erhöht. Das war ein neuer schwerer Schlag für Danzig. Seine Wirkung läfst sich abermals statistisch festhalten. Es gelangten nach:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Danzig: | 1878 | 130 000 t | Getreide, dagegen: |
| im Durchschitte von | 1885/87 | 45 000 t | - , also nur |

noch ein Drittel! Es wurde der Danzig amtlich zugewiesene Anteil an der Menge nicht erreicht, weil der Handel, trotz verbesserter Hafen-Einrichtungen in Danzig, trotz geringen Nutzens den Zuschlag von 20 M nicht überwinden konnte.

Als 1888 dieser Zuschlag auf 16 M herabgesetzt wurde, hob sich die Zufuhr auf 117 000 t.

Die Südwestbahnen kündigten den erwähnten Vertrag wieder 1889 und erst im Jahre 1893 gelang es, den neuen, noch heute bestehenden Tarifvertrag zustande zu bringen. Fast 20 Jahre hatte dieser Kampf gedauert.

Der wichtigste Punkt dieses Verbandtarifs ist, dafs jetzt von allen russischen Stationen ein Tarif bestimmt wurde, der

für Königsberg um den festen Zuschlag von 7 Rubel günstiger als für Danzig ist. Diese 7 Rubel haben genügt, um Danzig wenigstens einen anständigen Anteil an dem Verkehr mit dem russischen Hinterlande zu sichern, wenn auch Königsberg erheblich günstiger steht. Es ist für Danzig und die Stetigkeit seines Handels von besonderer Wichtigkeit, daſs dieses Verhältnis 1894 im Handelsvertrage mit Ruſsland in dem viel umstrittenen Artikel 19 festgelegt und auch 1904 in dem neuen Handelsvertrage bestätigt worden ist. Nunmehr sind für absehbare Zeiten feste Beziehungen, feste Verhältnisse geschaffen. Denn der wesentliche Inhalt des Artikel 19 ist der, daſs die Getreidefrachtsätze von russischen Stationen nach Danzig, Königsberg, Memel in derselben Weise zu bilden sind, wie die nach Riga und Libau, so daſs also die preuſsischen Häfen gegen die russischen nicht tarifarisch zurückgesetzt werden dürfen.

Im Jahre 1903 ist die Marienburg—Mlawkaer Bahn verstaatlicht worden. Es ist zu hoffen, daſs, zumal auch die ostpreuſsische Südbahn verstaatlicht ist, sich der Wettbewerb nun gleichmäſsig und ruhig zwischen den beiden groſsen östlichen Häfen entwickeln wird, befreit von dem schweren, opfervollen Kampfe früherer Jahrzehnte.

Neben dieser summarischen Schilderung der deutsch-russischen Beziehungen darf noch ein anderes Moment der allgemeinen Eisenbahn-Verkehrs-Politik hier nicht unberücksichtigt bleiben. So eigentümlich es vom Standpunkte einer verkehrsfreundlichen Politik klingen mag, so muſs Danzig sich in vielen Fällen gegen eine erhebliche Herabsetzung von Eisenbahnfrachten wenden, oft sogar gegen jede Änderung überhaupt. Und zwar lediglich aus dem Grunde, um den Verkehr in seinen wichtigen Artikeln sich zu erhalten. Wenn z. B., wie es von den Interessenten des Westens vorgeschlagen war, eine allgemeine Tarifermäſsigung für Zuckerrüben und fabrizierte Zucker aller Art Tatsache würde, so müſste sich ein erheblicher Teil der bisher hier gelagerten und verfrachteten Zucker westwärts, insbesondere nach Hamburg, wenden. Frachtermäſsigungen kommen naturgemäſs erst auf weitere Entfernungen zur vollen Geltung. Sind sie dann aber erheblich, dann geht die Ware direkt vom Erzeugungsort mit der

Eisenbahn nach einem westlich gelegenen Hafen, statt dafs sie erst flufs- oder bahnwärts nach Danzig versendet und dann — sei es nach erfolgter Einlagerung, sei es nach sofort erfolgender Umladung — seewärts ausgeführt wird.

Ganz dasselhe gilt z. B. für Holz gegenüber den vielfach auftretenden Bestrebungen, die jetzt geltenden Eisenbahn-Tarife so weit zu ermäfsigen, dafs Holz aus den Ostprovinzen etwa direkt nach Westdeutschland den Wettbewerb gegen das aus Amerika und Schweden eingeführte, wirksam aufnehmen könnte. Die Folge einer so bedeutenden Frachtverbilligung müfste unabwendbar die sein, dafs Danzig seinen Veredelungsverkehr und seine Verschiffung von Schwellen, Schnittholz usw. nach den Häfen westwärts von Hamburg verliert, weil dann der direkte Eisenbahnweg billiger sein würde, als der jetzt zu benutzende kombinierte Weg flufsabwärts und über See. Holzhaudel, Schneidemühlenindustrie und Reederei würden in gleichem Mafse davon betroffen werden, ohne dafs ein wirtschaftlicher Nutzen etwa in dem Sinne erzielt werden könnte, wie er durch die Einführung des niedrigen Kohlentarifs von Oberschlesien nach den Hafenplätzen der Ostsee erreicht wurde. Denn hier wurde wenigstens einem deutschen Bodenerzeugnisse ein neues Absatzgebiet geschaffen, wenn es allerdings auch die Einfuhr englischer Kohle seewärts verringerte.

Die Erfahrung lehrt, dafs es überaus leicht ist, ein Absatzgebiet zu verlieren. Es gelingt aber fast nie, das einmal verlorene wieder zu erobern. Aufgabe weiser Eisenbahn-Tarifpolitik ist es daher, mit vorsichtiger Hand nur dort einzugreifen, wo wirkliche Schäden beseitigt werden können, nicht aber dort, wo gewichtige wirtschaftliche Interessen geschädigt oder vernichtet werden können.

Darf der Danziger Handel jetzt mit einer gewissen Ruhe die Wirkungen des Artikels 19 als gesichert betrachten, so regen sich doch wieder neue Wünsche. Die Eisenbahnlinie Breslau—Kalisch—Warschau verschiebt den Weg nach Lodz, dem Industriezentrum Polens, zu gunsten von Stettin, zum Nachteil von Danzig.

Es ist zu hoffen, dafs das alte Projekt einer Eisenbahn von Kutno nach Lodz verwirklicht wird. Und ebenso wünscht

Danzigs Handelswelt, daſs der Plan einer Bahn über Lublin nach Galizien, der von Danzig schon 1871 gefordert ist, seiner Verwirklichung entgegengehe. Dann würde Danzig an Galizien, vielleicht sogar an Rumänien ein erweitertes, aufnahme- und abgabefähiges Hinterland gewinnen.

Sind auch diese Bahnlinien gebaut, was bei den heute in Ruſsland herrschenden Verhältnissen allerdings noch eine Weile dauern mag, dann wird man sagen können, daſs Danzigs neue handelsgeographische Lage einstweilen gesichert ist.

Einzelne interessante Seiten der „guten alten Zeit“ sind unwiderbringlich verloren. Die „Przrabka“ auf den beiden Weichselufern hat mit dem Verschwinden der Getreidezufuhr in Kähnen oder als Auflast auf Holzflöſsen aufgehört. Früher wurde das Getreide an den Ufern in groſsen Haufen aufgeschüttet und von hunderten von Frauen und Männern bearbeitet, die abends unter Musik und Tanz von ihrem Tagewerk sich erholten. Ein hübsches Bild, das nur noch in den Stryowskischen Gemälden fortlebt. Heute kommt das Getreide in Waggons direkt zum Speicher und an Stelle von Musik und Tanz, an Stelle der alten Zunft der Sackträger arbeiten Maschinen. Aber mit manchem Guten ist auch viel Ungesundes verschwunden. Alte Miſsbräuche sind beseitigt. Schnell und nach strengen Regeln geordnet vollzieht sich dieser Verkehr der neuen Zeit.

## V.

## Schiffahrt.

Die Seeschiffahrt war von jeher die Grundlage von Danzigs Bedeutung im Welthandel. Sie hat allerdings nach reicher Blüte früherer Zeiten nicht diejenige Entwickelung genommen, die im Interesse Danzigs zu wünschen war, wie überhaupt die Reederei der Ostsee erheblich gegen die der Nordsee zurückgeblieben ist.

1757 bestand Danzigs eigene Handelsflotte aus 73 Segelschiffen mit 8400 Normallast Tragfähigkeit.*) Von 1793/1802, in der ersten Zeit der Zugehörigkeit Danzigs zu Preuſsen,

*) gleich 356 16 Kubikmeter. 1 N.L. = 4,24 Kbm.

wurden 70 Schiffe zugekauft, und 70 neugebaut. Es waren dann vorhanden, um einige Ziffern herauszugreifen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1848: | 103 Segler | 3 Dampfer | mit | 96 337 | Kubikmetern |
| 1870: | 122 - | 3 - | - | 149 070 | - |
| 1880: | 75 - | 10 - | - | 99 089 | - |
| 1903: | 0 - | 24 - | - | 36 966 | - |

Die letzten Segelschiffe sind, als sie altersschwach geworden, abgewrackt und dienen noch jetzt als Bordinge und Kohlenhulks. Der Kubikinhalt der Dampfer ist heute kaum ein Viertel von dem der ganzen Flotte von 1870. Aber ein Kubikmeter Dampfer ist mindestens gleich dreien eines Seglers zu setzen, so dafs dadurch der Verlust etwas ausgeglichen wird. 1903 machten diese 24 Dampfer 792 Reisen, davon 526 mit Ladung.

„Der Schiffe mastenreicher Wald“ ist für immer dahin. Zeiten, wie 1861, als 400 Schiffe gleichzeitig in Danzigs Hafengewässern überwinterten, gehören der Vergangenheit an. Und obgleich der Besucher Danzigs auf der langen Wasserfläche heute meist nur verhältnismäfsig wenige Schiffe zugleich sieht, ist der Gesamtverkehr erheblich gewachsen. Aber ein Dampfer ladet heute in 3—4 Tagen so viel, als früher drei Segler in ebenso vielen Wochen knapp laden konnten. Es spielt sich eben Kommen und Gehen viel schneller ab, als vor Jahrzehnten.

Der gesamte Tonnengehalt der Seeschiffe, die in Danzig aus- und eingingen, war:

| Im Jahresdurchschnitt: | Eingang: | Ausgang: | Insgesamt: |
|---|---|---|---|
| 1860/1869 | 381 000 R. T. | 382 000 R. T. | 763 000 R. T. |
| 1870/1879 | 410 000 - | 408 000 - | 818 000 - |
| 1880/1889 | 572 000 - | 574 000 - | 1 146 000 - |
| 1890/1899 | 646 000 - | 639 000 - | 1 315 000 - |
| 1900/1903 | 676 000 - | 685 000 - | 1 361 000 - |
| 1904 | 712 000 - | 726 000 - | 1 438 000 - |

Die Ziffern von 1904 sind die höchsten, die Danzigs Schiffsverkehr bisher erreicht hat.

An der Tonnage waren beteiligt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1860: | 7,8 % | Dampfschiffe, | 92,2 % | Segelschiffe |
| 1904: | 98 % | - | 2 % | - |

Die Tonnage von 1904 ist gegen den Jahresdurchschnitt von 1860/69 um 88 % gestiegen.

Der Hauptverkehr vollzieht sich nach und von den Häfen Deutschlands, Grofsbritanniens, Schwedens, Norwegens, Dänemarks, Finnlands, Frankreichs, den Niederlanden.

Es findet ferner ein nicht unerheblicher direkter Verkehr von Amerika (vornehmlich Petroleum, Harz, Phosphate) statt. Soweit überseeische Ausfuhr in Frage kommt, handelt es sich um Zucker, der nach Kanada, Amerika und Japan verfrachtet, deren Umfang aber von grofsen Konjunkturen und internationalen Verhältnissen ganz besonders abhängig ist.

Die Reederei hat sich in Danzig ungünstig entwickelt. Es fehlt vor allem an Kapital, um den Kampf gegen die Konzentration der Betriebe in den Nordseehäfen aufzunehmen, deren Einflufs durch den Nordostseekanal noch gesteigert ist. Hamburg und Bremen sind gerade durch ihn immer mehr zu riesigen Verteilungs - Mittelpunkten geworden, während man früher glaubte, der Kanal werde — durch Verkürzung des Seewegs und Vermeidung des gefährlichen Wegs um Skagen — grade der Ostsee erhebliche Zunahme ihres Verkehrs bringen. Das ist nicht in dem gehofften Mafse der Fall gewesen. Und man braucht nur die Entwickelung von Hamburgs Schiffahrt von zehn Jahren zu vergleichen, um zu sehen, welche unvergleichlichen Fortschritte dort erzielt sind, wenn sie natürlich auch noch andere Ursachen, als die eine erwähnte, haben.

Hamburg hatte 1895: 11 145 000 R. T.
1904: 17 291 000 - Seeverkehr,

Eingang und Ausgang hat sich also in 9 Jahren um 55 % vermehrt.

Der Danziger Reederei fallen immerhin nicht unwichtige Aufgaben zu. Sie unterhält, zum Teil allein, zum Teil in festem Vertrage mit auswärtigen Reedereien wichtige ständige Linien (London, Liverpool, Hull, Hamburg, Stettin, Kopenhagen, Amsterdam usw.) und sie hat ihre Dampfer für die besonderen Bedürfnisse des Danziger Handels eingerichtet. Wesentlich kommt hierbei die Ausfuhr von Langholz in Frage.

Ob die Entwickelung hätte andere Bahnen einschlagen können? Die Frage drängt sich unwillkürlich auf, wenn man im Jahresberichte der Ältesten der Kaufmannschaft vom Jahre 1852 die Mitteilung findet, dafs eine hier geplante ständige Dampferlinie nach Petersburg von der Regierung nicht genehmigt sei, weil „seit dem Bau der Petersburg—Warschauer Eisenbahn jede Rentablität für eine Dampferlinie ausgeschlossen sei“. Wenn damals mit solcher vorausschauenden, kühnen Weisheit regiert wurde, ist es kein Wunder, dafs unternehmende Köpfe anderwärts ihr Fortkommen suchten, wo sie mehr Verständnis für ihre Pläne zu finden hoffen durften.

Es ist heute müfsig, zu erörtern, was aus dieser Linie geworden wäre. Immerhin haben Lübeck und Stettin seit langer Zeit wachsenden Verkehr nach Rufsland, wenn man auch zugeben mufs, dafs die Grundbedingungen heute dort günstiger sind (rege Holzeinfuhr z. B.). Es ist aber durchaus nicht von der Hand zu weisen, dafs ein solcher Versuch in Danzig einen günstigen Einflufs hätte gehabt haben können.

## VI.

### Ausfuhr.

Die Ausfuhr Danzigs besteht auch heute noch überwiegend aus landwirtschaftlichen Erzeugnissen und aus Holz. Die Getreideausfuhr ist natürlich bedingt durch die Ernte des ganzen Hinterlandes und den jeweilig verfügbaren Ernte-Überschufs. Bis zum Jahre 1894 ist die Getreideausfuhr erheblich gesunken, weil es unmöglich war, das einheimische Getreide, das in Folge seines hohen Klebergehalts zu Mischungen mit dem kleberärmeren russischen Getreide besonders brauchbar ist, zu einem Preise im Auslande zu verkaufen, der dem zollgeschützten Werte im Inlande gleich kam. Bei voller Wirkung des in Höhe von 35 ℳ für die Tonne (1000 kg) Getreide gewährten Zollschutzes hätte einheimisches Getreide um nahezu 35 ℳ teuerer sein müssen, als das unverzollt transitierende ausländische. Tatsächlich war diese Differenz aber so stark schwankend, dafs der Zoll meist nur mit einem Preis-Auf-

schlage von 11—25 ℳ zur Geltung kam, zeitweise, bei besonders grofsem Angebote, überhaupt fast gar nicht. Es lag dies daran, dafs die Identität der Ware in den Transitlägern streng festgehalten werden mufste und sich ein der hohen Qualität der Ware entsprechend hoher Preis im Inlande nicht immer erzielen liefs.

Diese Verhältnisse zeitigten den Gedanken auf die Festhaltung der „Identität“ zu verzichten und führten 1894, anläfslich des Handelsvertrags mit Rufsland, zur „Aufhebung des Identitätsnachweises“. Hinfort wurde für jede ausgeführte Tonne deutschen Getreides ein Einfuhrschein ausgestellt, auf Grund dessen eine gleich grofse Menge fremden Getreides zollfrei eingeführt werden durfte. Da der Wert dieser Zollfreiheit gleich dem Zollschutze von 35 ℳ war, so mufste der Getreidepreis im Inlande um diesen Betrag (in Folge von Provisionen und Preisverlust bleibt er eine Kleinigkeit darunter) steigen, also nahezu den vollen Zollschutz zum Ausdruck bringen. Seitdem hat die ostdeutsche Landwirtschaft sich in erheblichem Mafse und mit Vorteil an der Versorgung des Danziger Marktes beteiligen können und durch die verstärkte Zufuhr ist das Mengenverhältnis zwischen ausländischem und inländischem Getreide erheblich verschoben.

Es war die Zufuhr von Getreide (ohne Kleie) in Danzig:

(Tons von 1000 kg)

| im Jahresdurchschnitt: | inländisches: | ausländisches: | Verhältnis des inländ. zum ausländ.: |
|---|---|---|---|
| 1862/1865 | 177 000 t | 140 000 t | 5 : 4 |
| 1885/1890 | 86 000 t | 145 000 t | 3 : 5 |
| 1891/1895 | 97 000 t | 113 000 t | 6 : 7 |
| 1896/1901 | 148 000 t | 87 000 t | 5 : 3 |
| 1903 | 158 000 t | 68 000 t | 7 : 3 |
| 1904 | 245 000 t | 40 000 t | 6 : 1 |

Aus diesen Ziffern geht die Wirkung des Jahres 1894 deutlich hervor und sie zeigen den günstigen Einflufs auf die heimische Landwirtschaft, betrug doch im Jahre 1904 die Zufuhr deutschen Getreides sechsmal soviel als die des russischen.

Die Zolleinfuhrscheine werden in weitem Umfange auch als Zahlungsmittel für Zollgefälle zugelassen. Bemerkenswert ist — dafs infolge schlechter Ernte von Ölfrüchten — die Danziger Ölmühle in den gleichen Jahren, in denen die Ausfuhr von deutschem Brotgetreide gewachsen ist, ansehnliche Mengen Ölfrüchte seewärts einführen mufse. Sie importierte:

| | |
|---|---|
| 1890: | 1800 t |
| 1892: | 7000 t |
| 1902: | 20 000 t |

Die gute Ernte des letzten Jahres hat die Ziffer allerdings wieder auf 260 t vermindert.

Die Getreideausfuhr ist in Danzig nicht mehr so bedeutend, wie in früheren Jahrzehnten. Sie darf aber nicht allein betrachtet werden. Der grofse technische Aufschwung in der Landwirtschaft hat eine um das vielfache erhöhte Getreideproduktion ermöglicht; die Landwirtschaft hat sich aber neben dem Getreidebau in wachsendem Mafse anderen Arbeitszweigen zugewendet. Hierbei spielt die Kultur der Zuckerrübe eine besondere wichtige Rolle. Es werden in Westpreufsen 28 570 ha damit bebaut und 18 Fabriken verarbeiten sie zu Zucker. Die Gesamtmenge aller Erzeugnisse der Landwirtschaft hat sehr bedeutend zugenommen, wenn auch nur zum Teil in anderen Formen. So wird z. B. ein grofser Teil der gewonnenen Rohstoffe zur Fleischerzeugung verwertet und trotz sehr erhöhten heimischen Verbrauchs ist die freie, verfügbare Menge der Produkte erheblich gestiegen. Will man daher ein einigermafsen richtiges Bild von der Gesamtleistung Danzigs in dem Vertriebeland wirtschaftlicher Produkte gewinnen, so mufs man alle Erzeugnisse deiser Art zusammenrechnen. Dazu ist noch zu bemerken, dafs aus Polen zwar die Ausfuhr von Getreide wegen Verarbeitung in den dortigen Mühlen abgenommen hat, dafs dafür aber eine erhebliche Ausfuhr von Kleie nach Danzig getreten ist, die zum grofsen Teil als Kraftfutter in der Provinz Verwendung findet. Über diese Gesamtmengen geben die folgenden Ziffern (nach Dr. Fehrmann) Auskunft:

Gesamte Zufuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse:

im Durchschnitt der Jahre:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Getreide allein: | 1870/1879 | 277 000 t | davon ausgeführt |
| | 1880/1889 | 302 000 t | 196 000 t = 63 % |
| | 1890/1899 | 237 000 t | |
| | 1900/1904 | 259 000 t | davon ausgeführt 138 000 t = 53 % |
| Mühlenfabrikate einschliefslich Kleie: | 1870/1879 | 4 000 t | |
| | 1880/1889 | 21 000 t | |
| | 1890/1899 | 47 000 t | |
| | 1900/1904 | 92 000 t | (hauptsächl. Kleie) |
| Zucker: | 1880/1889 | 55 000 t | |
| | 1890/1899 | 143 000 t | |
| | 1900/1902 | 354 000 t | |
| Also insgesamt: | 1870/1879 | 198 000 t | |
| | 1880/1889 | 274 000 t | |
| | 1890/1899 | 280 000 t | |
| | 1900/1904 | 354 000 t, | |

somit **79 %** Zunahme gegen 1870/1879.

Daraus ergibt sich, dafs Danzig auch heute noch von steigender Bedeutung für diesen Zweig der Volkswirtschaft ist.

Einen erheblichen Anteil hieran hat der Artikel Zucker. Die Ausfuhr betrug durchschnittlich:

| | | |
|---|---|---|
| 1879 | 1 200 t | |
| 1881/1895 | 47 000 t = 20,1 % | der Ausfuhr Danzigs |
| 1886/1890 | 81 000 t | |
| 1891/1895 | 130 000 t | |
| 1896/1902 | 209 000 t = 39,3 % | „ „ „ |
| 1903 | 307 000 t mit | 48 873 000 ℳ Wert |
| 1904 | 202 000 t - | 38 848 000 ℳ - |

Die Lagerung und Verladung dieses wichtigen Ausfuhrartikels spielt eine sehr erhebliche Rolle in der Gesamtarbeit des Danziger Handels.

Zu den Handelszweigen, die sich seit 500 Jahren in ihrem äufseren Betriebe am wenigsten geändert haben, gehört der Holzhandel.

Th. Hirsch sagt in seiner „Handelsgeschichte Danzigs“:

„Die Eigentümlichkeiten der Weichsel, die noch heute der Schiffahrt grofse Schwierigkeiten bereiten, haben seit den ältesten Zeiten unter den rohen, aber gewerbefleifsigen Sarmaten die natürlichste Form der Schiffahrt, der auf Flöfsen, in Gang gebracht. Es werden die zum Verkauf bestimmten Holzstücke als Baumstämme oder schon zu bestimmten Zwecken verarbeitet, durch Querhölzer und Baststricke eng aneinander befestigt. Jene verbundenen Holzstücke heifsen schon in der Ordenszeit Triften oder Traften.“

Diese Form hat sich bis heute erhalten, nur ist der alte kräftige, zum Verbande gebrauchte eiserne Schmiedenagel dem schlechteren Drahtnagel, der feste Baststrick zum Teil dem Drahtseil gewichen.

In früheren Jahrhunderten bis in die sechziger Jahre des neunzehnten hinein haben die Traften nicht nur zum Holztransport gedient. Sie wurden vielmehr sehr oft gleichzeitig gewissermafsen als Frachtschiffe benutzt. Auf ihnen wurden Nebenerzeugnisse des Waldes: Brennholz, Pottasche, Teer, Pech, Wachs, Honig (der damals vornehmlich in „Waldbeuten“ gewonnen wurde), vielfach auch Getreide heruntergebracht. Diese Verwendung hat seit etwa dreifsig Jahren aufgehört, Holzteer, Pottasche usw. haben schon lange den gleichen Produkten der modernen chemischen Industrie weichen müssen. An ihre Existenz erinnern nur noch die Namen ihrer früheren Lagerplätze, der „Teerhof“ und „Aschhof“. Eine weitere Wandlung hat der Übergang vom Holz- zum Eisenschiffe ergeben. Jahrhunderte lang und besonders noch in der Zeit von 1860 bis 1870 haben die grofsen Staats- und Privatwerften von England, Frankreich, Dänemark zum Teil auch von Spanien die wertvollen eichenen Planken, Krummhölzer und Kniee, kieferne Masten und Spieren zum Bau ihrer Kriegsschiffe aus Danzig erhalten. Das hat aufgehört; nur die kieferne „Stellungsdiele“ (zum Schiffs-Gerüstbau) und die sehr wertvolle „Deckdiele“ haben ihren Platz noch behauptet.

Die Art der eingeführten Hölzer hat weniger gewechselt, als ihre Form. Noch heute spielen die Kiefer, Tanne

und Eiche ihre alte Rolle im Handel. Neu hinzugetreten ist die Eller, ein Hauptstoff zur Kistenfabrikation. Rundholz aller Art wird für die Schneidemühlen eingeführt, die auf der Höhe moderner Technik stehen. Kieferne und eichene beschlagene Hölzer (Balken, Mauerlatten, Plançons) und Eisenbahnschwellen aller Art sind heute die Haupthandelsartikel.

Verschwunden ist die Eibe, die bis zur Erfindung des Pulvers, mit der Esche einen Ausfuhrartikel z. B. nach England für Herstellung von Armbrüsten, Speeren, Turnierlanzen abgab.

Mit der Entwickelung moderner Technik hängt es zusammen, dafs die Danziger Hölzer vornehmlich im Eisenbahnbau (Schwellen; Waggonbau), im Brückenbau und im Tiefbau Verwendung finden. Hier hat der elastische harzreiche kieferne Balken sogar noch den Kampf gegen das amerikanische Pitchpineholz vielfach siegreich bestanden. Ebenso spielen die feinen Danziger Hölzer eine erhebliche Rolle in der Verarbeitung für Tischlereizwecke und den Hochbau.

Verloren ist für Danzig das früher sehr bedeutende Geschäft in eichenem Stabholz (zur Fafsfabrikation). Es ist nach Memel übergegangen. Andrerseits hat Memel seinen Handel in kiefernen Balken allmählich fast ganz an Danzig abtreten müssen.

In den Zufuhrverhältnissen hat sich nur das Eine geändert, dafs neben dem Wasserwege die Eisenbahn eine wachsende Rolle spielt. Ihr fallen allerdings überwiegend die wertvolleren Hölzer zu. Die geringeren können die hohen Frachtkosten nicht tragen.

Seit Jahrhunderten ist immer wieder die Befürchtung aufgetaucht, der Holzhandel Danzigs müsse aufhören, weil die „Wälder in Polen ausgehauen" seien, wie der Chronist Köster sich schon 1660 ausdrückt.

Es ist richtig, dafs in der Nähe der schiffbaren Ströme die Wälder meist vernichtet sind. In dem Riesenreiche Rufsland gibt es aber immer noch grofse, fast unberührte Strecken jungfräulicher Forsten. Jede neue Eisenbahn in Rufsland und in Galizien wirkt als Zubringerin zu den Flüssen oder

dient direkt der Ausfuhr. Dafs auch jetzt die Zufuhr von Holz nicht fällt, sondern eher steigt, zeigen die folgenden Ziffern:

Es sind hier zugeführt worden, im Jahresdurchschnitte

| | | |
|---|---|---|
| 1883/1889 | 382 000 | Festmeter |
| 1888/1892 | 448 000 | - |
| 1893/1897 | 504 000 | - |
| 1898/1901 | 505 000 | - |

1899 war die höchste Zufuhr mit 713 000 Festmeter, aber es scheint, dafs das Jahr 1905 alle früheren Jahre erheblich übertreffen wird. Allerdings erhöhen infolge der grofsen Entfernungen der Wälder von den Flüssen die Werbungskosten dauernd den Wert von Holz. Er bewegt sich seit Jahrzehnten fast stetig in aufsteigender Kurve, mit nur wenigen Schwankungen abwärts. Trotz Eisen und Stein nimmt der Verbrauch von Holz immer mehr zu. Und neben dem erheblichen Exporte Danzigs steigt der heimische Verbrauch andauerud.

Für die Ausfuhr spielen seit 1846 die Hölzer für den Eisenbahnunterbau eine bedeutende Rolle. So wurden ausgeführt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1852 | 286 000 | Stück | Sleepers (Schwellenblöcke) |
| 1854 | 572 000 | - | - |
| 1860 | 877 000 | - | - |
| 1866 | 1 300 000 | - | - |

Seither ist diese Ziffer allerdings erheblich gefallen, weil andere preufsische und russische Häfen sich in wachsendem Mafse an der Ausfuhr beteiligen. 1852 war die Ziffer erheblich geringer, als in den Jahren 1846—1851. Da ist es interessant, eine Äufserung der Ältesten der Kaufmannschaft kennen zu lernen, in der dieser Rückgang erklärt wird. Es heifst in dem Jahresberichte von 1852 zur Erklärung und zur Warnung:

„Es sei gefährlich, mehr Schwellen in Polen arbeiten zu lassen, da England seine Hauptbahnen gebaut habe und zur Zeit wahrscheinlich nur noch Ersatz für schlechte Schwellen brauche“.

Die Art des Holzhandels hat insofern eine Wandlung er-

fahren, als die Konkurrenz von Amerika, Kanada und der skandinavischen Länder das Danziger Holz als Stapelartikel vielfach verdrängt hat. Vor dreifsig Jahren hielt jeder Holzhändler in England, Frankreich usw. ein ständiges Lager von Danziger Hölzern. Das hat ziemlich aufgehört. Der Bedarf ist an sich nicht geringer geworden. Der Stapel ist aber nach Danzig verlegt und der ausländische Importeur kauft heute möglichst nur das, was er für bestimmte Geschäfte und Lieferungen braucht. Die Läger müssen daher in Danzig dauernd gröfser sein und es ist viel schwieriger, die einzelnen Ansprüche zu befriedigen, zumal der Gewinn erheblich gesunken ist.

Zu den schwierigsten Teilen des Holzhandels gehört der Einkauf. Er verdient deshalb besondere Erwähnung, weil über ihn in der genannten Handelsgeschichte interessante Mitteilungen aus der Zeit des 14. und 15. Jahrhunderts gegeben werden. Es heifst dort:

> „Die polnischen Kaufleute betreiben ihr Geschäft zum grofsen Teile mit den Kapitalien Danziger Kaufleute. Während ihrer Anwesenheit in Danzig schliefsen sie mit den dortigen Grofshändlern Lieferungsverträge für das nächste Jahr, ja für mehrere nächstfolgende Jahre ab. In der Regel erhält der Liefernde das Geld für die Ware voraus bezahlt und betrachtet sich als den Schuldner des Käufers. — Die grofsen Danziger Holzhändler jedoch, z. B. Hans Gildenburg, Gert von Sondern überliefsen sich nicht blos der Ehrlichkeit und dem guten Willen der Produzenten, sondern reisten zum Einkaufe des Holzes nach den Wäldern, wo sie ihre Bestellungen machten . . .“

In den Grundzügen hat sich diese Art des Einkaufs bis zum heutigen Tage erhalten. Nur kommt der Verkäufer selten noch zum Verkaufe nach Danzig. Bei dem stetig wachsenden inländischen Bedarfe Rufslands und Österreichs mufs der deutsche Käufer vielmehr den Verkäufer aufsuchen, um sich Lieferungsabschlüsse zu sichzrn, für die zwar nicht mehr das ganze Geld, aber ein erheblicher Teil des Werts als Vorschufs gegeben wird.

Aus den Darlegungen hinsichtlich der Ausfuhrgüter Danzigs wird man schliefsen dürfen, dafs landwirtschaftliche Produkte und Holz auch in den kommenden Jahrzehnten in immer regerem Mafse ausgeführt werden werden, vorausgesetzt, dafs nicht durch internationale Verhältnisse oder durch unvernünftige Mafsregeln der Tarifpolitik die ruhige Entwickelung gestört wird.

Noch eines verschwundenen Ausfuhrartikels mufs Erwähnung getan werden. Es hat bis in die siebziger Jahre ein Fleischexport stattgefunden, der 1866 noch 510 000 ℳ ausmachte. Inzwischen ist aber der heimische Konsum gestiegen, so dafs die Ost-Provinzen heute für den Export von Fleisch keinen Ueberschufs mehr abzugeben haben.

## VII.

## Einfuhr.

Es ist schon darauf hingewiesen worden, dafs die Einfuhr seewärts in Danzig erheblich gewachsen ist, und dafs hierbei sowohl der Eigenhandel, wie der Speditionshandel beteiligt sind. Der Eigenhandel beschäftigt sich hauptsächlich mit Gütern des täglichen Verbrauchs in Stadt und Hinterland, wie Kaffee, Reis, Heringe, Kohlen, Salz, Harz, Soda, Petroleum usw.

Es sind von diesen Waren z. B. eingeführt worden:

| im Durchschnitt der Jahre: | Kaffee in Zentnern: | Reis in Zentnern: | Heringe in Tonnen: |
|---|---|---|---|
| 1853/1859 | 21 500 | 18 700 | 76 000 |
| 1860/1869 | 31 000 | 23 500 | 90 500 |
| 1870/1879 | 35 500 | 50 000 | 68 000 |
| 1880/1889 | 50 800 | 94 200 | 169 000 |
| 1890/1899 | 64 300 | 99 600 | 172 900 |
| 1900/1904 | 71 500 *) | 143 000 | 224 700 |

*) Diese Ziffern sind einer privaten Ausschreibung entnommen, da die Angaben in den Jahresberichten des Vorsteheramts nicht zutreffend zu sein schienen.

Die vollständige Wiedergabe aller einschlägigen Artikel würde zu weit führen. Von Steinkohlen ist die Gesamtzufuhr — über See und mit der Eisenbahn — von 31 500 Tons in 1853 allmählich auf 244 000 Tons in 1871 und 440 000 Tons in 1904 gestiegen.

Von Petroleum sind eingegangen:

| | |
|---|---|
| 1865 | 400 Tons |
| 1870 | 4 800 - |
| 1903 | 36 000 - |
| 1904 | 25 000 - |

Der Rückgang 1904 ist darauf zurückzuführen, dafs jetzt auch in Königsberg Tanks errichtet sind und nun die grofsen amerikanischen Tankdampfer einen Teil ihrer Ladung, den sie früher hier löschten, nach Königsberg bringen.

Alle die genannten Artikel zeigen ein langsames Wachsen ihrer Menge. Bei Reis ist dieses Wachstum sprunghaft, da dessen Import sehr wesentlich von dem Umfange der heimischen Kartoffelernte abhängt.

Englisches Siedesalz wurde vom Handel zuerst 1861 nach Aufhebung des Monopols hier eingeführt. Die Einfuhr begann mit 326 000 Zentnern und war von zunehmender Bedeutung so lange, bis die steigende Erzeugung von Salz in den deutschen Salinen sie allmählich zurück drängte. Die Einfuhr ist bis auf 76 000 Zentner in 1904 gesunken. Allerdings kommen auch jetzt noch erhebliche Mengen Salz über See hier ein. Es ist das aber Speditionsgut, und zwar russisches Salz, das vom Schwarzen Meere, aus Eupatoria, hierher verfrachtet wird, um flufsaufwärts wieder nach Rufsland zu gehen. Es handelt sich um nicht geringe Quanten:

| | |
|---|---|
| 1900: | 11 800 Tons |
| 1904: | 24 000 - |

Es ist interessant, dafs dieser kombinierte Weg billiger ist, als die direkte Verladung von dem russischen Hafen landeinwärts.

Der Speditionshandel hat sich zu besonderer Bedeutung aufgeschwungen. Während in den Jahren 1884—1893 im Jahresdurchschnitt nur 40 600 Tonnen nach Rufsland aus-

geführt wurden, ist diese Ziffer im Jahre 1904 auf 93 800 Tonnen gestiegen. Das ergibt einen Aufschwung von 130 % gegenüber den Jahren 1884/93. In dieser Menge ist das soeben erwähnte russische Salz mitenthalten. Zu den Speditionsgütern gehören alle die Güter, Rohstoffe, Halbfabrikate und Fabrikate, die für den Eisenbahnbau, Brückenbau, die Landwirtschaft nnd die Industrie Süd-Rufslands erforderlich sind. Es sind: Baumaterialien, Eisenwaren, Maschinen, Harz, Talg, Kohlen, künstliche Düngemittel, Drogen, Chemikalien, Zement usw. In den Jahren 1900/1904 sind von Speditionsgütern im Durchschnitt 302 500 Tonnen eingeführt worden.

Unter den Speditionsgütern, die nicht nach Rufsland gehen, hat das schwedische Eisenerz eine ganze bedeutende Rolle erlangt, das in zunehmender Menge für die oberschlesische Eisenindustrie auf dem Bahnwege versandt wird, da die Abnahme des Rohstoffs im Inlande Ergänzung durch fremdes Erz fordert. Es ist gelungen, durch Erstellung günstiger Tarife, durch zweckmäfsige, sparsam arbeitende Lade- und Löschvorrichtungen diese Einfuhr über Danzig zu leiten, sodafs bei Beginn der Sache, im Jahre 1892 nur 2000 t, im Jahre 1894 aber 119 000 t und 1905 sogar 185 000 t Eisenerz von Schweden über Danzig nach Oberschlesien geschickt worden sind.

Mit Unrecht hört man oft den Speditionshandel als minderwertig gegenüber dem Eigenhandel bezeichnen. Dies ist nicht der Fall, er ergänzt in willkommener Weise den Eigenhandel. Zum Teil schafft er direkt Neues. So hat er z. B. in der Schleppschiffahrt ein neues Verkehrsmittel ins Leben gerufen, und er ist ein wichtiger Faktor für die Vermehrung der hier einlaufenden Zahl von Dampfern. Die erhöhte Einfuhr bedeutet aber, wie dies schon gesagt ist, bessere Ausnutzung des verfügbaren Schiffsraums und somit eine Erleichterung auch der Ausfuhr gegenüber der Konkurrenz anderer Häfen. Allerdings ist die Spedition darauf angewiesen, mit noch kleinerem Gewinne, als der Handel, zu arbeiten, so dafs ausreichender Verdienst nur durch erhöhten Umsatz erreicht werden kann. Deshalb macht sich auch grade die Spedition alle technischen Errungenschaften, wie

die elektrischen Krähne, zu Nutze, die den Betrieb beschleunigen und verbilligen. Ohne die verbesserten Hafenanlagen Danzigs wäre Spedition im Groſsbetriebe hier nicht möglich.

Überblickt man die Gesamtheit des Handelsverkehrs Danzigs, so ergibt sich, daſs er eine immerhin nicht geringe Höhe erreicht hat, die aber, wie dies wiederholt betont werden muſs, nicht an See-Häfen wie Hamburg oder Binnenlandplätzen wie Ruhrort gemessen werden darf. Es betrug der gesamte Güterverkehr im Durchschnitt der Jahre 1900/1904:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Einfuhr | seewärts | 823 000 Tons | | |
| - | fluſswärts | 194 000 - | | |
| - | bahnwärts | 876 000 - | 1 893 000 Tons | |
| Ausfuhr | seewärts | 652 000 Tons | | |
| - | fluſswärts | 240 000 - | | |
| - | bahnwärts | 642 000 - | 1 534 000 Tons | |
| | | somit insgesamt | 3 427 000 Tons | |

An denbahnwärts verfrachteten Mengen hat natürlich der heimische Konsum und der Bedarf der groſsen Fabriken und Schiffswerften einen besonders bedeutenden Anteil.

| | | |
|---|---|---|
| Die Seeeinfuhr hat 1904 | 116 Millionen Mark Wert | |
| die Seeausfuhr - - | 95 - - - | gehabt, |
| zusammen also | 211 Millionen Mark. | |

Der Wert des gesamten Warenumsatzes hat sich nicht ermitteln lassen.

## VIII.

### Industrie.

Auch die Industrie Danzigs bedarf an dieser Stelle einer kurzen Beleuchtung.

Eine Industrie hat es in Danzig zu allen Zeiten gegeben, in stärkerem Maſse seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. 1898 hat eine neue Bewegung eingesetzt, die

in engem Zusammenhang mit der preufsischen Ostmarkenpolitik steht. Bis zum Jahre 1866 haben noch 80 Eisenhämmer an den kleinen Flüssen von Danzig, Oliva und Zoppot bestanden, denen als Rohstoff Alteisen, land- und seewärts zugeführt wurde. 1851 wurden hiervon seewärts 115 000 Zentner eingeführt; 1866 waren es nur noch 22 000 Zentner. Und dann versiegt die Zufuhr, während die von Roheisen dauernd wächst. Es mufste diese alte Form aus Urväter Zeiten der gewaltigen Entwickelung der modernen Industrie des Westens weichen. Nur der gröfste dieser alten Eisenhämmer ist heute noch im Betriebe.

Man hat bei der Danziger Industrie zwei Dinge sorgfältig zu unterscheiden: die altbodenständige und die moderne Industrie, die sich nicht auf die Verarbeitung solcher Stoffe beschränkt, die im Lande erzeugt werden.

Die bodenständige Industrie beschäftigt sich in erster Linie mit der Verarbeitung der Erzeugnisse der Forsten und der Landwirtschaft: Holzschneidemühlen, Getreide-Mahlmühlen, Ölmühlen, Stärke- und Zuckerfabriken, Bierbrauerei, Spiritusbrennerei, Hefefabriken. Dahin gehört auch die Tabakfabrikation, die besonders westpreufsischen Tabak verarbeitet. Eine grofse Rolle spielt vor allem seit altersher der Schiffbau und im kleinen die Bernsteinverarbeitung.

Dazu treten die zahlreichen Hilfs-Industrien: Kesselbau, Reparatur-Werkstätten, die zum Teil aus handwerksmäfsigen Betrieben emporgewachsen sind; chemische Fabriken zur Erzeugung von künstlichen Düngemitteln, Kohlensäure usw., die städtischen (Gas- und Elektrizitätswerk) und staatlichen Anstalten (Artilleriewerkstatt und Gewehrfabrik).

Die meisten dieser Werke sind mittleren Umfangs und wenn auch mit wechselndem Erfolge, allmählich vorwärtsgekommen.

1898 begann eine neue Bewegung, die davon ausging, dafs die günstige Lage Danzigs an der See und an der Eisenbahn es ermöglichen müsse, Rohstoff (soweit er nicht in der Form von Alteisen hier schon vorhanden sei) und Brennstoff billig genug heranzuschaffen, um der Industrie des Westens in solchen Erzeugnissen Konkurrenz zu bieten, die bisher

nur in Schlesien und in Westdeutschland hergestellt worden sind. Aus diesen Erwägungen heraus sind hier drei gröſsere Werke geschaffen, die Waggonfabrik, das Walzwerk und die Nieten- und Schraubenfabrik, von denen die erstere, als unter besonders günstigen Bedingungen arbeitend, sich sehr erfolgreich entwickelt hat. Die beiden andern Fabriken, die in den letzten Jahren einen Kampf der öffentlichen Meinung entfesselt haben, haben bisher keinen materiellen Erfolg, vielmehr groſsen Kapitalverlust erzielt. Trotzdem darf der wirtschaftliche Wert dieser Institute für Stadt und Provinz nicht unterschätzt werden. Auch im reichen Westen haben viele und groſse Werke erst schwere Kämpfe zu bestehen gehabt, ehe sie zu Prosperität gelangten.

Das Walzwerk (mit Zubehör) und die Schrauben-Muttern- und Nietenfabrik beschäftigen rund 1000 Arbeiter, und abgesehen davon, daſs sie groſse Mengen an Gütern beziehen und fabrizieren, leisten sie einen wirtschaftlichen Nutzen schon dadurch, daſs sie eben eine ganz erhebliche Zahl von Arbeitern ernähren.

Alle Teile des Gesamtverkehrs: Industrie, Handel und Spedition, sind notwendige Glieder des gesamten Organismus, sie sind auf einander angewiesen und man sollte deshalb dafür sorgen, daſs sie Hand in Hand mit einander gehen. Nur in der Einigkeit aller kann die Zukunft gedeihlich sich entfalten. Und es kann keinem Zweifel unterliegen, daſs eine gesunde Weiterentwickelung der Industrie Danzig neue Kraft, geistig und materiell, zuführen kann.

Im Zusammenhange mit diesen Betrachtungen ist es wichtig, auch auf die Arbeiterverhältnisse einen Blick zu werfen. Die folgenden Ziffern entsprechen den Anschreibungen der Krankenkassen, soweit sie der Aufsicht des Magistrats unterstehen und beziehen sich auf den 12. November 1905. Von den 32 699 Arbeitern Danzigs sind nur 15 967 = 48 % als zu bestimmten Gewerben gehörig zu erkennen. 17 279 oder 52 % gehören den freien Hilfskassen an, die alle Gattungen von Arbeitern umfassen. Es ist daher nicht genau zu ermitteln, wieviel Arbeiter industriell, wieviel in Handel und Handwerk tätig sind.

Die 48 % sind wie folgt, verteilt:

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Im Schiffbau | 5 811 |
| 2. | In der Grofsindustrie | 1 081 |
| 3. | In der Fabrikation landwirtschaftlicher Erzeugnisse | 1 194 |
| 4. | In Verkehrsanstalten | 547 |
| 5. | Im graphischen Gewerbe | 616 |
| 6. | In den Staatswerkstätten (aufser der Kaiserlichen Werft) | 1 653 |
| 7. | In den städtischen Betrieben | 431 |
| 8. | Im Handwerk | 4 634 |
| | | 15 967 |

Die wachsende Zahl der Arbeiter macht eine erhöhte Beachtung sozialer Aufgaben zur Pflicht. Obenan steht die Fürsorge für gute Wohnungen. Gute Anfänge sind gemacht, (Abeggstiftung, mehrere Baugenossenschaften), die aber nur angedeutet werden können. Es ist zu hoffen, dafs das Verständnis für diese Frage und die Bereitstellung der nötigen Mittel immer weitere Fortschritte machen. Die Verhältnisse zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern sind im grofsen und ganzen gute. Auch Danzig sind erhebliche Streiks nicht erspart geblieben. Sie haben, so besonders der der Holzarbeiter im Jahre 1900, durch Tarifvertrag vor dem Einigungsamt zum Frieden geführt. Auf diesem Wege liegt auch die Hoffnung, in der Zukunft Differenzen zu beseitigen.

## IX.

### Einkommen.

Danzig hat in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, ganz besonders auch unter dem eingehender besprochenen Kampfe um die Gestaltung der Eisenbahn-Verhältnisse zu leiden gehabt. Es hat traurige Zeiten durchgemacht, die nun allmählich überwunden sind. Leider hat man sich vieler Orten gewöhnt, immer wieder von Danzigs Niedergang zu sprechen und Danzig gewissermafsen als langsam dahinsiechende Stadt anzusehen. Dem kann nicht entschieden

genug entgegen getreten werden. Die Handelsverträge und die durch sie geschaffenen, stabilen Verhältnisse haben zu der Gesundung erheblich beigetragen. Das Beste hatte aber natürlich die Bürgerschaft selbst zu leisten, und sie hat es in redlicher, fleifsiger Arbeit getan.

Es dürfte daher nicht unwichtig sein, auch noch kurz die Frage zu erörtern, wie der Ertrag der gesamten Arbeit gewesen ist. Wenn man wirtschaftliche Faktoren beleuchten will, soll man sich nicht mit allgemeinen Redensarten über schlechte

| Steuerjahr | Zahl der Bevölkerung nach der Personenstandsaufnahme | Zur Staatseinkommensteuer waren veranlagt | | Die Zensiten und | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | auf Einkommen von 900–3000 ℳ Steuersätze 6–52 ℳ | | auf Einkommen von 3000–6000 ℳ Steuersätze 60–146 ℳ | |
| | | Zensiten | mit einem Gesamtsteuerbetrage von ℳ | Zensiten | Steuerbetrag ℳ | Zensiten | Steuerbetrag ℳ |
| 1894 | 119173 | 9775<br>8,2 %<br>der Bevölkerung | 607183 | 7394<br>75,6 % | 142619 | 1488<br>15,2 % | 138698 |
| 1899 | 132487 | 12830<br>8,9 % | 846300 | 9928<br>77 % | 189956 | 1788<br>13,93 % | 163580 |
| 1904 | 150637 | 16346<br>10,85 % | 950125 | 12929<br>79 % | 239349 | 2185<br>13,3 % | 197950 |
| gegen 1894 | + 26 % | + 32,3 % | + 55,4 % | + 75 % | | + 46 % | |

und gute Zeiten begnügen, sondern soll versuchen, objektiv ein Urteil über die Entwickelung zu gewinnen. Die einzige Möglichkeit objektiver Prüfung bietet die Entwickelung der Staats-Einkommensteuer, die seit der neuen Gesetzgebung, seit 1894, sehr viel deutlicher, als vorher, das Volkseinkommen wiederspiegelt.

Die folgenden Ziffern zeigen die Veranlagung zur Staats-Einkommensteuer im Stadtkreise Danzig in den Steuerjahren 1894, 1899 und 1904.

Steuer verteilen sich nach Einkommensgruppen:

| auf Einkommen von 6000–9500 ℳ Steuersätze 160–276 ℳ | | auf Einkommen von 9500–30500 ℳ Steuersätze 300–900 ℳ | | auf Einkommen von 30500–100000 ℳ Steuersätze 960–3900 ℳ | | auf Einkommen von mehr als 100000 ℳ Steuersätze 4000 ℳ und mehr | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Zensiten | Steuerbetrag ℳ | Zensiten | Steuerbetrag ℳ | Zensiten | Steuerbetrag ℳ | Zensiten | Steuerbetrag ℳ |
| 498<br>5 % | 99076 | 357<br>3,6 % | 156750 | 36<br>0,36 % | 56640 | 2 | 13400 |
| 593<br>4,62 % | 120864 | 446<br>3,47 % | 207780 | 66<br>0,5 % | 111520 | 9<br>0,075 % | 52600 |
| 665<br>4,06 % | 134486 | 493<br>3 % | 225960 | 68<br>0,4 % | 110780 | 6<br>0,035 % | 41600 |
| + 33 % | | + 38 % | | + 90 % | | | |

| Steuerjahr | Zu den fingierten Sätzen waren veranlagt: | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2,40 ℳ Eink. 420—660 ℳ | | 4 ℳ Eink. 660—900 ℳ | | | |
| | Zensiten | Steuerbetrag ℳ | Zensiten | Steuerbetrag ℳ | Insges. | % der Bevölkerung: |
| 1894 | 10 886 | 26 126,40 | 4 295 | 17 180 | 15 181 | 12,7 % |
| 1899 | 11 018 | 26 443,20 | 6 735 | 26 940 | 17 753 | 13,4 % |
| 1902 | 11 253 | 27 007,00 | 8 931 | 35 724 | 20 184 | — |
| 1903 | 9 949 | 23 877,00 | 9 034 | 36 136 | 18 983 | — |
| 1904 | 8 896 | 21 350,40 | 8 907 | 35 628 | 16 903 | 11,2 % |

Diese Ziffern ergeben: gegen 1894.

Die Bevölkerung war 1894: 119 173
1904: 150 637 *) 26 % mehr
die Zahl der Zensiten 32,3 % -
der Ertrag der Staatssteuer 55,4 % -

Dagegen war die Zahl der zur fingierten Staatssteuer eingeschätzten Zensiten um 1,5 % gefallen.

Auf den Kopf der ganzen städtischen Bevölkerung ergab die Staatssteuer:

1894: 5,09 ℳ
1899: 6,39 -
1904: 6,30 - , gegen 1894 23 % Zuwachs.

Der kleine Rückgang der letzten Ziffer dürfte auf die in dieser Periode erfolgte Eingemeidung einiger ärmerer Gemeinden zurückzuführen sein.

Die Ziffern zeigen ein Bild nur sehr bescheidener, aber gesunder Entwickelung. Denn das erhebliche Aufsteigen aus der Zahl der nur fingiert Eingeschätzten in die Zahl der wirklichen Zensiten beweist, dafs sich die kleinsten Einkommen, die Arbeits-Einkommen gehoben haben. Ebenso findet ein langsames Aufsteigen in den mittleren Klassen

*) Nach der neuesten Volkszählung ist die Bevölkerung auf 159000 Einwohner gestiegen.

statt. Aber wirklicher Reichtum fehlt oder ist nur in sehr kleinem Maſse vorhanden. Danzig ist eine Stadt gesunden Mittelstandes. Die Erwerbsstände spielen dabei die Hauptrolle. Aber sicher ist der erhebliche Einschlag von Beamten und Offizieren in seiner finanziellen Wirkung nicht zu unterschätzen, wie auch unter diesen Umständen das Steuerprivileg dieser beiden Kategorien für die Steuerlast der Bevölkerung von schwerwiegender Bedeutung ist.

## X.

## Schluſs.

Trotz seiner groſsen Steuerlast hat Danzig unter tatkräftiger Leitung es verstanden, in hygienischer und kultureller Beziehung stetig fortzuschreiten und dieser Fortschritt ist nicht langsam gewesen. Es ist eine gesunde Stadt geworden und ein Stück zähen, alten Hansegeistes ist immer lebendig geblieben und, das „Hilf Dir selbst“ hat nie seine Bedeutung verloren. Man hat bis zum heutigen Tage so lange nicht nach der „hohen Obrigkeit“ gerufen, als man sich aus eigener Kraft zu helfen wuſste.

Dazu gehört auch das frühzeitig autgetretene Bestreben der Kaufmannschaft, sich zur Vertretung ihrer Interessen zu organisieren.

So findet sich schon 1665 die erste kaufmännische Organisation, das „Merkantial-Kollegium“, das 1704 als „Kommerzkollegium“ neu geregelt wurde, um 1732 sich umzuformen in eine „Vereinigung der zur See handelnden Kaufmannschaft“. 1793 wurde daraus unter den veränderten politischen Verhältnissen die Kaufmannsgilde, die in 12 Handelsbranchen mit je 2 Ältesten sich als „die Komitee der Kaufmannschaft“ konstituierte. Und schlieſslich beginnt 1822 die moderne Zeit mit ihrer „Korporation der Kaufmannschaft“, einer — im Gegensatz zu den Handelskammern, die auf gesetzlichem Beitrittszwange aller Gewerbetreibenden beruhen — bis heute, auf freiwilliger Mitgliedschaft beruhenden Vereinigung der Kaufleute. Ihr Vorstand hieſs anfänglich „Die Ältesten“

seit 1871 „Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft“. 83 Jahre lang hat diese Behörde ihres Amtes gewaltet und unter der Leitung tatkräftiger Männer tüchtig an der Hebung der Danziger Handels- und Verkehrs-Verhältnisse mitgearbeitet.

Seit 1742 dient der Artushof als Börse.

Aus der kaufmännischen Organisation heraus hat auch eine Regelung des äufseren Geschäftsganges verschiedener Handelsbranchen (Getreide, Holz, Zucker, Reederei usw.) durch die Kodifikation von Handelsgebräuchen stattgefunden. Strengste Rechtlichkeit und Klarheit in den geschäftlichen Beziehungen sind die Grundlagen des gewerblichen Lebens. Sie auch äufserlich jedem erkennbar zu machen, die Vorbedingungen für einen schnell sich abwickelnden Verkehr festzustellen und Streitigkeiten vorzubeugen, ist der wesentlichste Zweck all dieser Mafsnahmen.

So lange in Danzig Vermögen erworben wird, ist immer auch der Grundsatz des „noblesse oblige“ festgehalten worden. Denn nur dann hat Reichtum sittlichen Wert, wenn er in anständiger Weise und zu vernünftigen Teilen wieder dem Gemeinwesen zufliefst. Es ist deshalb auch noch der Art zu gedenken, wie Danzigs reich gewordene Kaufleute ihr Vermögen im Interesse gemeinnütziger Arbeit, im Interesse von Kunst und Wissenschaft verwertet haben.

Es bestehen 461 Stiftungen und Vereine, die ein Vermögen von mindestens 21 Millionen besitzen. Die Erträgnisse von 11 Millionen kommen direkt zur Verteilung an Bedürftige aller Art, während die übrigen Gelder in mannigfacher anderer Weise Verwendung finden. Einzelne Stiftungen datieren schon aus dem 14. Jahrhundert. Bis in die heutige Zeit hinein geht aber ununterbrochen der Trieb zu neuen Stiftungen. Erst in den letzten Jahren sind bedeutungsvolle Schenkungen und Vermächtnisse gemacht worden, ein ehrenvolles Zeichen bürgerlichen Gemeinsinns.

Ebenso erfreulich ist von jeher das Interesse des Handelsstandes für Kunst und Wissenschaft gewesen. Ein Kaufmann gründete 1832 die Handelsakademie und schenkte der Stadt seine Gemälde-Sammlung, einem Kaufmann verdankt das Stadt-Museum seine Entstehung. 1557 wurde hier schon ein

städtisches Gymnasium gegründet, das die stolze Inschrift trägt: „artium liberalium Studiis sacrum“ und das ursprünglich sogar eine Art Hochschule darstellte.

1859 begannen Kaufleute und Gewerbetreibende eine Fortbildungsschule zu gründen, aus der allmählich die städtische obligatorische Handels- und Gewerbeschule, mit fakultativen, kaufmännischen Kursen höherer Art, mit etwa 4000 Schülern geworden ist.

Und endlich ist der zur Freude der ganzen Stadt 1904 eröffneten technischen Hochschule zu gedenken, der, wie die Kaufmannschaft hofft, allmählich Kurse angegliedert werden werden, die einer Handelsschule entsprechen.

Nur durch erhöhtes Wissen und vermehrtes Können kann der Kaufmann seine Stellung erhalten und fördern. Man soll aber neben aller Schätzung des höchsten Wissens nie vergessen, dafs die wichtigste Schule des Kaufmanns und des Industriellen das Leben ist. Erst im harten Arbeitskampfe können sich die Eigenschaften herausbilden, die, auf gründlichem Wissen beruhend, den tüchtigen Kaufmann machen.

Und nun schliefst sich das Bild, das in diesen Blättern zu entrollen versucht ist. Die Arbeit in Handel, Industrie und die Schiffahrt am grofsen Meere bringen den Wohlstand, der die Mittel zu höherer Kultur schafft, die Wissenschaft fördert und so im ewigen Kreislaufe Handel, Industrie, Schiffahrt immer neu belebt.

Im Rathaus steht ein alter Spruch:

Ante alias felix quas Prussia continet urbes
Exsuperans Gedanum nobile nomen habet.

Die „überragende Gröfse“ der alten Zeit hat Danzig nicht wahren können. Die grofsen Handelsmetropolen an den Welthandelsstrafsen haben es zu bescheidenerer Rolle zurückgedrängt. Aber Danzig lebt und wird wachsend weiter leben. Seine alte Geschichte legt den Nachkommen ernste Pflichten auf. Nicht nur in der Erhaltung der Kunstdenkmäler glanzvoller Zeiten, sondern in Bewahrung der besten ihrer Überlieferungen: zu sein ein Ort energischer Arbeit in der Fort-

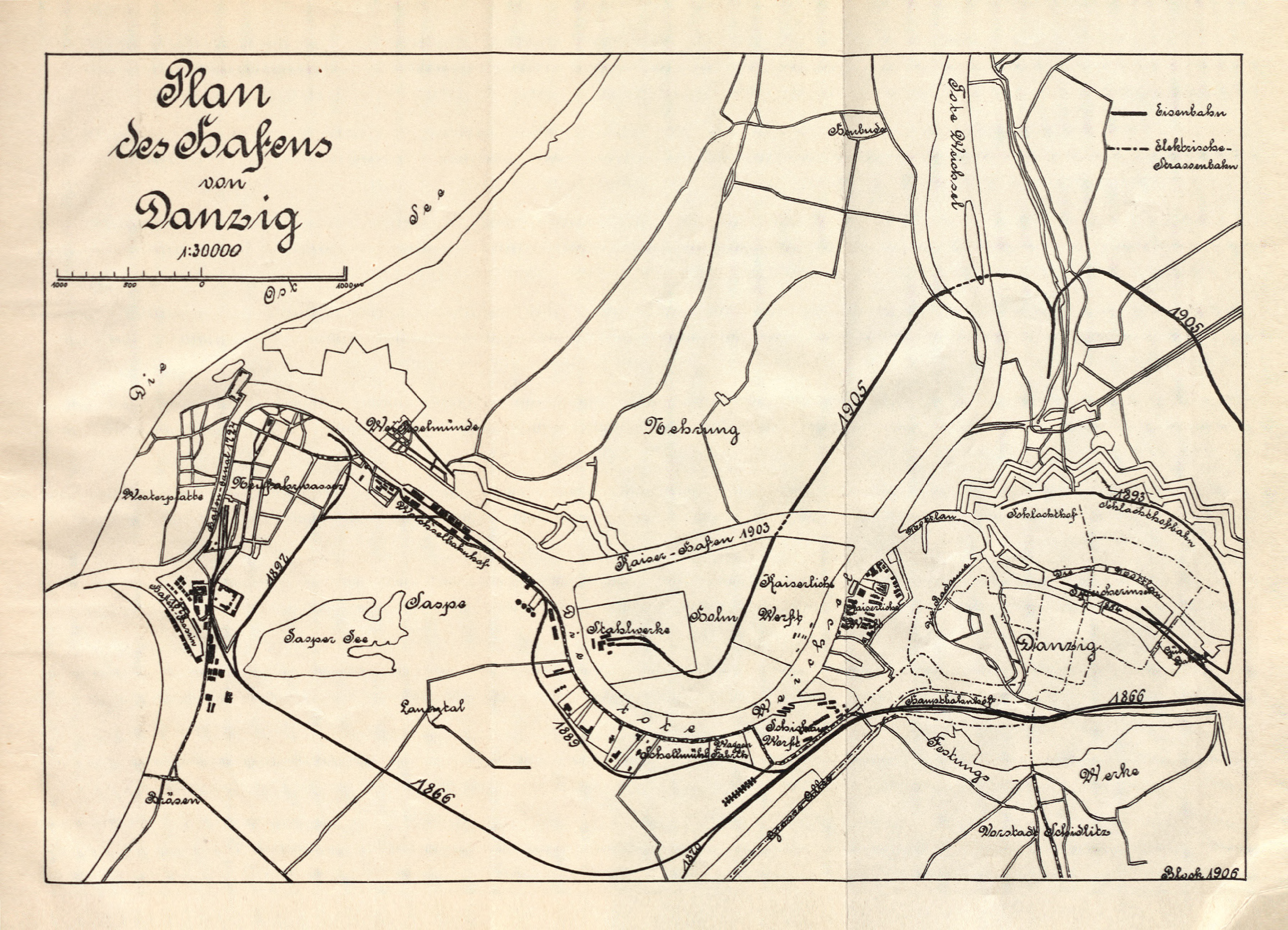
entwickelung von Handel, Industrie und Schiffahrt, ein Vorort des Deutschtums, und ein Vorort geistiger Freiheit und geistigen Fortschritte für die ganze Ostmark.

Es ist ein schweres Ringen in dem oft rauhen Klima, dessen Boden nicht mühelos Früchte zeitigt. Darum wird Göthes Mahnwort im „Faust“, das hohe Lied der Arbeit jedem Danziger Bürger stets im Gedächtnis leben müssen:

„Das ist der Weisheit letzter Schlufs:
Nur der verdient sich Freiheit, wie das Leben,
Der täglich sie erobern mufs“.

---

Druck von Leonhard Simion Nf. in Berlin SW.


Plan des Hafens von Danzig
1:30000
1000 500 0 1000m
Eisenbahn
Elektrische-Strassenbahn
Nehrung
Kaiser-Hafen 1903
Westerplatte
Neufahrwasser
Weichselmünde
Saspe
Sasper See
Stahlwerke
Holm
Kaiserliche Werft
Schichau Werft
Danzig
Hauptbahnhof
Festungs Werke
Vorstadt Schidlitz
Schlachthof
Tote Weichsel
1866
1870
1889
1893
1897
1905
Block 1906


BIBLIOTEKA GŁÓWNA
POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ

104. **Das unendlich Kleine im wirthschaftlichen Leben.** Von Adolf Lasson.
105. **Schiffsbau und Seeschiffahrt in den letzten Jahren.** Von E. Fitger.
106/107. **Die amtliche Statistik und die Arbeiterfrage im Deutschen Reich.** Von Dr. E. Hirschberg.
108. **Der gegenwärtige Stand der Elektrotechnik und ihre Bedeutung für das Wirthschaftsleben.** Von F. Uppenborn.
109/11. **Die Bodenbesitzreform als sociales Heilmittel.** Von Dr. Hugo Preufs.
112. **Der Tabak als Object für Finanzmafsregeln.** Von Dr. Gustav Lewinstein.
113. **Das Fremdenrecht und seine volkswirthschaftliche Bedeutung.** Von Dr. L. von Bar.
114. **Die Monopolisirung des Petroleumhandels und der Petroleum-Industrie.** Von E. F. Seemann.
115/16. **Ist eine Abnahme der Goldproduktion zu befürchten?** Eine Vorfrage zur Währungsfrage. Von Georg Heim.
117. **Ein Rückblick auf die Weltausstellung in Chicago.** Vortrag von Prof. A. Riedler.
118. **Der Kolportagebuchhandel und seine Widersacher.** Von Dr. Karl Baumbach.
119/20. **Die agrarische Frage.** Von C. Wilbrandt.
121/22. **Reichs- und Landes-Finanzen.** Von H. Preufs.
123/24. **Lotterie u. Volkswirthschaft.** Von A. Lasson.
125. **Die Mafsnahmen gegenüber der Arbeitslosigkeit.** Von Dr. E. Hirschberg.
126. **Zur Frage der Ingenieur-Erziehung.** Von Prof. A. Riedler.
127. **Hypothekarisches Vorrecht für Bauhandwerker.** Von Dr. Max Meschelsohn.
128. **Gegen den Währungs-Umsturz.** Von Dr. Karl Helfferich. Mit einem Vorwort von L. Bamberger.
129. **Probleme der Einkommen-Besteuerung.** Mit besonderer Rücksicht auf die Neuordnung der Einkommensteuer in Bremen. Von E. Fitger.
130/31. **Die agrarischen Angriffe auf den Handel insbesondere den Getreidehandel.** Von O. Kühnemann.
132. **Die Förderung des deutschen Ausfuhrhandels, namentlich nach Amerika.** Von Carl Haller.
133. **Die Wirkung der Handelsverträge.** Von G. Gothein.
134. **Der Börsengesetzentwurf.** Von Ed. Tiefsen.
135. **Zum Börsengesetz.** Von F. Thorwart.
136. **Getreide-Absatz-Genossenschaften.** Von Dr. H. Crüger.
137. **Zur Geschichte der Goldwährung.** Von K. Helfferich.
138. **Handbuch der deutschen Getreidestatistik seit 1880.** Bearbeitet von Ed. Tiessen, Stettin.
139. **Friedrich List.** Von Dr. L. Katzenstein.
140/41. **Handelsinteressen und Grundbesitzinteressen.** Von Adolf Lasson.
142/43. **Die deutsche Tabak-Industrie.** Von Dr. Gustav Lewinstein.
144. **Die Zunahme der Bevölkerung Deutschlands und die Handelsvertragspolitik.** Von E. Fitger.
145/46. **Zur Entwicklung der internationalen Socialdemokratie.** Bericht über den vierten internationalen Socialisten-Congrefs in London vom 27. Juli bis 1. August 1896. Mit einem Vorwort von Ludwig Bamberger.
147. **Wirthschaftliche Grundsätze des neuen deutschen Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897.** Von Dr. Meschelsohn.
148/49. **Die Agrarreform in Preufsen.** Von Lujo Brentano.
150. **Kaufmännische Schiedsgerichte.** Von Dr. jur. Conrad Ernst Riesenfeld.
151/52. **Betrieb und Organisation der wissenschaftlichen Arbeit.** Von Richard M. Meyer.
153/55. **Der heutige Stand des deutschen Genossenschaftswesens.** Von Dr. Hans Crüger.
156. **Die Entwicklung des englischen Erbrechts in das Grundeigenthum.** Von Lujo Brentano.
157. **Das Moderne in der Kunst.** Vortrag von Julius Lessing.
158. **Einige Betrachtungen über die aktive und passive Handelsbilanz der Staaten.** Von Dr. G. Lewinstein.
159. **Der Schutz der Arbeitswilligen.** Von Lujo
160. **De**… Dov…
161/62. … thek…
163. **De**… wegu…
164/165. … Deut…
166. **Der** … Ka…
167/168. … **England und den englischen Kolonien.** Von Dr. Paul Arndt.
169. **Die wirthschaftliche Bedeutung der Kanalfrage.** Von Sympher.
170/171. **Der Schutz der deutschen Landwirthschaft und die Aufgaben der künftigen deutschen Handelspolitik.** Von Prof. Dr. Walther Lotz.
172/173. **Ein Blick auf den wirthschaftlichen Aufschwung am Ende des 19. Jahrhunderts.** Von Dr. Max Wittenberg.
174. **Das halbe Jahrhundert der Weltausstellungen.** Von Julius Lessing.
175. **Der Robot am Anfang und am Ende des neunzehnten Jahrhunderts.** Von Dr. G. Lewinstein.
177/178. **Kornzoll und Socialreform.** Von Prof. Dr. Heinrich Dietzel.
179/181. **Die Neugestaltung der deutschen Handelspolitik.** Denkschrift der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin.
182. **Aktien-Gesellschaften, Volkswohlstand, Handelskrisen.** Eine volkswirthschaftliche Betrachtung von Dr. Gustav Lewinstein.
183/184. **Die Schrecken des überwiegenden Industriestaats.** Von Lujo Brentano.
185/186. **Die Nothwendigkeit einer Revision des Börsengesetzes vom 22. Juni 1896/1. Januar 1897.** Von Dr. Riesser (Berlin).
187. **Sonderinteressen gegenüber der Wissenschaft einst und jetzt.** Von Prof. Dr. W. Lotz.
188/90. **Socialpolitik und Handelspolitik.** Von Dr. Heinrich Dietzel.
191. **Die amerikanische Gefahr.** Von Dr. M. Prager.
192. **Handel und Genossenschaftswesen.** Von Dr. Hans Crüger.
193. **Das Studium auf der Handelshochschule.** Von Dr. Paul Arndt.
194. **Die Einwanderungspolitik und die Bevölkerungsfrage der Vereinigten Staaten von Amerika.** Von Dr. R. Kuczynski.
195/96. **Die hinterpomm. Landgemeinde Schwessin, die Lage ihrer Landwirte und ihr Interesse an den Getreidezöllen.** Von Dr. W. Rubow.
197. **Arbeitlosen-Versicherung und Armenpflege.** Von Prof. Dr. E. Hirschberg.
198/99. **Die Reichsbankidee in den Vereinigten Staaten.** Von Dr. Max Prager.
200. **Bilder aus der Berliner Statistik.** Von Prof. Dr. E. Hirschberg.
201/202. **Die Mittelstandsfrage.** Von Dr. M. Prager.
203. **Die wirtschaftliche Bedeutung der Verkehrsabgaben.** Von G. Gothein.
204/205. **Vergeltungszölle.** Von Prof. Dr. Heinrich Dietzel.
206/207. **Die Rückwirkung des ostasiatischen Krieges auf das Völkerrecht. Die Notwendigkeit einer neuen Seerechtskonferenz.** Von E. Fitger.
208. **Volksversicherung. Ein Beitrag zur Versicherungspolitik.** Von Professor Dr. Heinrich Bleicher.
209. **Preufsisch-deutsche Eisenbahnfragen, insbesondere die Reform des Personenverkehrs.** Von A. Schipfer.
210. **Die Verstaatlichung des Bergbaues.** Von Georg Gothein.
211. **Die Kontinentalsperre und ihre Einwirkungen auf Deutschland.** Von Robert Hoeniger.
212. **Die Wohnungsfrage und die Eingemeindung der Berliner Vororte.** Von Prof. Dr. E. Hirschberg.
213/214. **Ist die Landwirtschaft die wichtigste Grundlage der deutschen Wehrkraft?** Von Dr. R. Kuczynski.
215. **Die Bedeutung der Handelshochschule für den Kaufmann.** Von Professor Dr. Paul Arndt.
216. **Internationale Regelung der Eisenzölle.** V…